MIHAI IANCU

atlas

PORTRET DE PLAI ROMÂNESC



MIHAI IANCU

PORTRET DE PLAI ROMÂNESC

Cu prilejul zilei de
8 Martie, cele mai
sincere urări de sănătate
și mulți ani vă urează,
Ciprian.

8.III.1984

MIHAI IANCU

PORTRET DE PLAI ROMÂNESC

EDITURA ALBATROS

OMUL ȘI PEISAJUL

În această lucrare ne-am propus să scoatem în evidență rezultatele transformărilor, modelărilor înnoitoare ale unor peisaje, adică a unor părți din natura țării noastre, care formează unități complexe de elemente estetice și utile.

Nu ne-a fost în intenție să epuizăm toate aspectele peisajelor din țara noastră, ci, să conturăm imaginile cele mai elocvente și pitorești în același timp, cît mai clar și mai complet. Ne-am ferit de utilizarea cunoștințelor disparate, fragmentare, disecînd fiecare problemă și utilizînd citate din diferiți autori numai în scopul confirmării, ca mărturii ale celor expuse de noi, considerînd că o viziune de ansamblu, adîncă, este absolut necesară cînd vorbim de condițiile remodelărilor și înnoirilor. Am apelat și la trecut — unde a fost cazul — ca termen de comparație cu prezentul, fiindcă nu se poate spune că nu are rost să ne referim la ceea ce a fost, pentru a arăta sensurile noi, progresele realizate, tradițiile valorase.

Menționăm că nu am avut de gînd să facem un ghid al tuturor localităților, al aspectelor expresive, a tuturor realizărilor obținute în anii societății socialiste în peisajul țării noastre, deoarece toate acestea sînt îndeobște cunoscute, cît mai mult am dorit să fie un îndemn la cunoaștere, să scoatem în evidență, selectiv, ceea ce este caracteristic în diferitele tipuri de peisaje ale țării noastre.

Acest tablou al înnoirilor profunde a fost analizat în conținutul și în schimbările variate de stări funcționale ale peisajelor, ceea ce ne obligă și la explicarea noțiunii de peisaj, pe care am acceptat-o în expunerea noastră, considerînd că este cea mai potrivită.

Peisajului i s-a atribuit în decursul timpului de către specialiști și nespecialiști înțelesuri variate, unele chiar contradictorii. Bunăoară, profesorul francez G. Bertrand (1968) consideră peisajul drept un termen „desuet", fără valoare în prezent în cadrul

geografiei, iar atunci cînd e utilizat trebuie să fie însoțit și de un adjectiv ori alt termen. „Dicționarul explicativ al limbii române" definește peisajul: „Parte din natură care formează un ansamblu artistic și este prinsă într-o singură privire, priveliște, aspect propriu unui teritoriu oarecare, rezultînd din combinarea factorilor naturali cu factori creați de om".[1] O altă definiție este cea dată de Petit Larousse: „Peisajul este o întindere de teren care prezintă o vedere de ansamblu"[2]. Conceptul de peisaj este, desigur, întîlnit și în alte domenii precum cele artistic, literar etc. În unele cazuri s-ar părea că peisajul se confundă cu pitorescul, adică cu ceea ce impresionează prin colorit, originalitate și variația formelor, expresivitate, ori cu ceea ce formează „trinitatea pitorească" — aspect, relief și culoare — noțiuni care se referă mai mult la formă și mai puțin la conținut.

Astfel stînd lucrurile se impune să plecăm de la ideea că peisajul geografic nu este o unitate de măsură teritorială, că nu toate peisajele sînt la fel de extinse și conțin aceleași elemente. Considerăm peisajul ca un sistem funcțional foarte complicat, cuprins între anumite limite, supus anumitor legi, cu interacțiuni și întrepătrunderi ale componentelor sale naturale, cu schimburi de energie și informație între ele, și cu altele mai mari ori mai mici, o mare influență exercitînd-o asupra lor activitatea de producție a societății. Acțiunea tehnogenă poate să schimbe, în unele cazuri, în mod radical, desfășurarea proceselor naturale dintr-un peisaj. De exemplu, schimbarea proceselor de curgere a unor sisteme hidrografice prin crearea de noi albii ori bararea lor.

A. A. Macunina definește „peisajul" un sistem natural ierarhic construit, ce cuprinde complexe teritoriale și acvatice, cu sisteme funcționale mai mici în limitele sistemelor mai mari. Complexele naturale subordonate sînt într-o măsură mai mare sau mai mică legate prin torentul de substanță, fără de care funcționarea lor nu este posibilă, iar unele din ele sînt născute de către torentul concentrat al substanței"[3].

Această aserțiune este valabilă pentru funcționalitatea și dinamica peisajului natural, însă în cazul nostru ne interesează, în primul rînd, schimbările produse, înnoirile din cadrul peisajului prin acțiunea tehnogenă la nivelul societății contemporane. Exis-

---

[1] * * * *Dicționarul explicativ al limbii române*, Edit. Acad. R.S.R., București, 1975, p. 672.

[2] * * * *Petit Larousse*, Paris, 1980, p. 676.

[3] A. A. Macunina, *Funcționarea și dinamica peisajului*, Rev. „Vestnic Moscovscovo Universiteta", Seria „Geografia", nr. 5, 1980, p. 12.

tența Canalului Dunărea Marea Neagră va produce schimbări în platforma dobrogeană nu numai pe culoarul său, dar în cadrul acestuia sistemele de irigații vor scoate din amorțirea stepică largi teritorii de la nord și de la sud.

Multe peisaje naturale din țara noastră au fost îmbogățite și schimbate total ori parțial, mai rapid sau mai lent. O combinare a componenților naturali cu realurile antropice, creații ale muncii omului modern, au fost exprimate, bunăoară prin platformele ori zonele industriale. Există peisajii urbane noi, dar și unele vechi înnoite, proporțional cu dezvoltarea de ansamblu. Orașele noi apărute pe harta țării în anii socialismului constituie un exemplu tipic de schimbare a unor peisaje naturale din regiunile respective.

Enunțurile expuse mai sus ne duc la următoarele concluzii: noțiunea de peisaj nu este proprie numai domeniului geografic; — înțelesul în sens artistic, literar — care pune bază pe „frumos" — este diferit de cel geografic.

În general, lucrarea, prin modul de tratare, prezintă o tematică de geografia peisajului, dar nu înțeleasă în sens restrîns, numai de înfățișare, ci de analiză a prefacerilor cantitative și calitative care au avut loc.

Cartea, am dori, să fie o mărturie de dragoste pentru natura țării noastre, pentru izbînzile ei și pentru omul societății socialiste.

COMPLEXUL DUNĂREAN ÎNTRE BAZIAŞ ŞI SULINA

Dunărea inferioară îşi mînă apele în albie prin aceste locuri încă din villafranchian (începutul pleistocenului), cu circa un milion de ani în urmă, străbătînd mai întîi Carpaţii pe un canal marin mai vechi, mio-pliocenic, apoi cîmpia mai nouă spre Marea Neagră, pe o distanţă de 1 075 km. Lungimea totală a Dunării este de 2 860 km, teritoriului ţării noastre revenindu-i 38%. Bazinul, în întregime, se desfăşoară pe o suprafaţă de 805 300 km p., iar pe teritoriul ţării noastre 221 670 km (28%). În Defileul Porţilor de Fier (Baziaş-Dudaşu Schelei) curge pe o distanţă de 136 km. În Europa, Dunărea este al doilea fluviu ca mărime după Volga (3 690 km). Nici în zona de traversare a Carpaţilor şi nici a cîmpiei, vadurile nu i-au fost tulburate în trecut de mîna omului decît foarte puţin. Izvoarele istorice şi vestigiile materiale ne arată că în dreptul oraşului Drobeta, din dispoziţia împăratului Traian, arhitectul Apolodor din Damasc a aruncat peste ape un pod unind cele două maluri, iar un alt pod vechi ar fi existat pe la Celei. În a doua parte a secolului al XIX-lea, din nevoia de a lega Dobrogea de restul ţării printr-o cale ferată, se construieşte, de inginerul Anghel Saligny, un pod peste Dunăre între Feteşti şi Cernavodă ; început la 9 octombrie 1890 este terminat la 14 septembrie 1895, considerat fiind pe atunci cea mai grandioasă construcţie de acest gen din Europa şi a treia din lume.

Dunărea şi valea ei, ca parte integrantă a teritoriului ţării nu putea rămîne în afara profundelor transformări generate de orînduirea noastră socialistă ; schimbări esenţiale au avut loc în matca ei, în fizionomia malurilor, a aşezărilor urbane ca şi a celor rurale. Peisajul tipic al bălţilor dunărene s-a prefăcut prin munca pricepută a omului.

Problema valorificării potenţialului hidroenergetic al apelor, a resurselor naturale, a legării malurilor dintr-o parte în alta prin poduri rutiere şi feroviare, cît şi a altor servicii de traversare re-

gulată, au impus ample cercetări geografice, geologice, hidrologice și biologice, chiar etnologice și arheologice. Dintre studiile efectuate, îndeosebi cu caracter geografic, menționăm selectiv : *Monografia geografică a R.P.R.* (vol. I Edit. Acad. R.P.R., București 1960) ; *Geografia văii Dunării românești* (Edit. Acad. R.S.R., București, 1969); *Geografia „Porțile de Fier"* (seria monografică a Grupului de cercetări complexe al Acad. R.S.R., Edit. Acad. R.S.R., București, 1976) ; studii geologice executate de cercetătorii de la Comitetul Geologic București și studii efectuate de Ministerul Energiei Electrice.

„Dunărea ursuză", cum îi spunea Panait Istrati — apă și vale — prin ansamblul caracterelor geografice se constituie ca un tot, o unitate aparte, distinctă, cu o natură grandioasă, care a jucat un rol determinant în viața riveranilor. Ea își are legile ei pe care omul pentru a o supune, a căutat să le descopere, să-i explice științific particularitățile, partea intimă a funcționării diverselor componente. Dunărea nu este numai apa care curge mereu prin albie, ci și valea cu anexele ei — lunca, terasele, bălțile, brațele, ostroavele și grindurile, izvoarele, care o însoțesc — toate încadrîndu-se într-o formă bine definită — culoarul de vale, un amestec de ape și uscaturi.

Importanța Dunării pentru viața omului a fost de mult recunoscută de popoarele riverane sau chiar mai îndepărtate, de conducătorii de state, de oameni de știință. Ar fi suficient să amintim că împăratul Napoleon denumea Dunărea „regele fluviilor europene", iar un mare geograf francez și bun cunoscător al pămîntului românesc — Emm. de Martonne — arată că „Dunărea este unul din organismele hidrografice cele mai importante din vechea Europă. Regimul Dunării de Jos contribuie prin foarte multe însușiri să facă din valea sa o lume aparte".[1]

Zona dunăreană a țării noastre este trecută în rîndul celor de interes internațional, avînd în vedere tocmai calitatea naturală a mediului geografic și gradul de umanizare — valorile culturale și economice. În modificarea peisajului dunărean două sînt etapele care se disting cu claritate : o etapă veche în care omul zidea cetăți de adăpost și apărare pe malul Dunării (Dierna, Drobeta, Rasova, Capidava, Cassium, Axiopolis, Aegyssus ș.a.), arunca cîte un pod peste fluviu, dar toate acestea nu aduceau schimbări mari, apele năvăleau mereu peste maluri pustiind totul în cale, forța lor nu era folosită, iar cîmpurile erau arse de razele soarelui ;

---

[1] Emm. de Martonne, *La Valachie*, Libr. Armand Colin, Paris, 1902, p. 207.

în epoca nouă peisajul variat şi bogat este în continuă prefacere. Schimbările structurale calitative au scos, culoarul dunărean de sub rugina timpului.

Locul de intrare a Dunării pe teritoriul românesc este punctul Baziaş, la contactul cîmpiei cu muntele, însă intrarea în defileu se face în dreptul localităţii Pescari (fost Coronini). La ieşirea din munţi ruptura de pantă sileşte apele să apară în vîrtejuri fioroase şi înspumate. Prestigioasele forme de relief sculptate în roci de natură variată — şisturi cristaline, sedimentar vechi, eruptiv etc. — vegetaţia bogată de tip mediteranean, climatul blînd, realizările omului din mileniile trecute, dar mai ales cele contemporane, toate relevă particularităţile proprii, vizibile, ale defileului.

Înnoiri în peisajul depresiunii Moldova

Aşezări urbane temeinice în cadrul văii transcarpatice a Dunării nu s-au putut înfiripa multe în trecut. Astăzi, dacă străbaţi în curmeziş Munţii Locvei pe şoseaua de la Naidăş, din pragul cîmpiei bănăţene la Pojejena din valea Dunării, privirea se opreşte tocmai în depresiunea de la Moldova, unde îţi atrag atenţia instalaţiile portuare de la Moldova Veche şi puţin mai spre nord-est blocurile de locuinţe muncitoreşti ale oraşului Moldova Nouă. Situat la poalele Masivului Locva, acolo unde se întîlneşte Valea Mică (valea Baronului) cu Valea Mare (valea Boşneagului), el a cuprins în hotarele sale aşezările de pe firul celor două văi şi a format localitatea Moldova Nouă, care a mai purtat numele în decursul timpului şi de „Boşneag", după al doilea topic al Văii Mari. Ca aşezare omenească datează de pe vremea romanilor, evoluţia fiindu-i strict legată de activitatea minieră. Exploatarea minereurilor de cupru a atras, de timpuriu, populaţia din satele din împrejurimi. Reminiscenţele trecutului, cînd funcţiona ca un biet „tîrguşor" au dispărut după 1965 ; astăzi coborînd muntele sau venind pe Dunăre, peste tot vezi caracterul actual al frumosului, hărniciei şi priceperii omului, dealuri acoperite cu vii, cu păşuni ori împădurite. Cercetările făcute de curînd în adîncuri au evidenţiat că în afară de minereurile de cupru există şi zăcăminte bogate de banatită, mărturie vie a darurilor naturii bănăţene. Şantierele s-au deschis, se conturează un mare şi modern combinat : este timpul marilor izbînzi în cunoaşterea subsolului. De la carieră la port distanţa este doar „la o azvîrlitură de băţ". Urmările în viaţa oraşului duc la schimbări repezi, la o permanentă renaştere

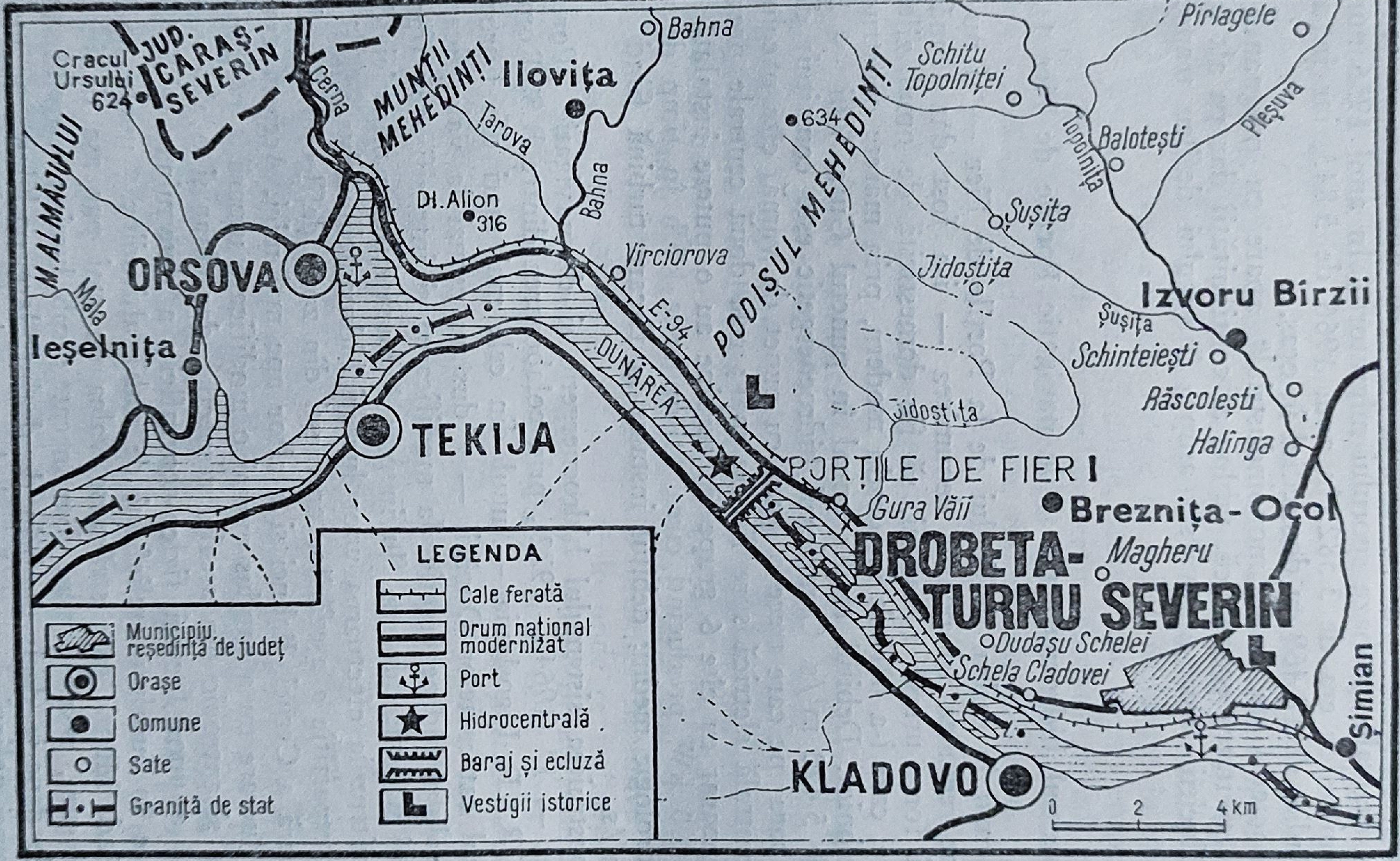
în extinderea spațială a habitatului. Numărul populației crește vertiginos, mai ales pe baza sporului migratoriu. În anul 1956 numărul locuitorilor era de 3 582, în anul 1966 de 5 843, iar în anul 1981 (iulie) de 17 469 cu domiciliul în oraș.

Caracterul de oraș „monoindustrial" apare cu pregnanță în toată activitatea economică, tablou al continuității dar pe alt plan al strălucirii care s-a revărsat asupra întregului defileu transcarpatic.

Sistemul hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier 1

Tocmai în cadrul defileului de la Porțile de Fier — și nu pe nedrept regiunea își poartă denumirea — i-a fost dat Dunării, acestei forțe uriașă a naturii, să fie domesticită de omul zilelor noastre, care i-a hărăzit un destin modern, prin mărețe construcții hidrotehnice. Debitul mediu anual în punctul Gura Văii — Șip este de 5 420 m^3/s. Complexul hidroenergetic este constituit dintr-un baraj pe care trece o șosea cu punct de vamă, cîte o ecluză și o centrală eletrică spre fiecare mal ; cele două centrale prevăzute separat cu cîte 6 grupe de turbine au o putere instalată de 2 050 000 kW producînd circa 11 miliarde kWh în timp de un an hidrologic mediu, debitul instalat la fiecare turbină fiind de 720 m^3/s.

Construirea sistemului hidroenergetic și de navigație „Porțile de Fier — 1" (1964 — 1972), prin colaborarea dintre R.S. România și R.S.F. Iugoslavia — unul din cele mai mari din Europa, pe locul cataractelor Dunării — a dus nu numai la valorificarea potențialului hidroenergetic, la modificarea și intensificarea transportului și comerțului pe fluviu prin îmbunătățirea navigației, dar concomitent la efectuarea unor lucrări hidroameliorative, cît și la o altă repartiție a așezărilor omenești din zona defileului și valea inferioară a Cernei, Bahnei și a altor ape mai mici. Această grandioasă lucrare nu a produs numai o modificare ușoară a peisajului natural și antropic din arealul respectiv, dar chiar și o altă comportare a unor factori fizico-geografici ; a determinat schimbări esențiale în cuprinsul reliefului de slabă altitudine, unele terase dispărînd. Munții care străjuiesc valea nu mai par așa de înalți cum îi știm, poalele le-au fost înecate ; sub lumina soarelui nu vezi de departe decît un brîu de dealuri larg ondulate, pe marginea unei oglinzi de apă. Lacul de acumulare a ridicat nivelul de



Sistemul hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier 1

bază al unor afluenți ai Dunării schimbînd astfel procesele erozionale de pe versanți ; totodată s-a creat și un alt microclimat, cu repercusiuni în repartiția covorului vegetal și faunei. Implicații substanțiale s-au produs în toate domeniile de activitate pînă și în structura și repartiția populației active. Prefacerile sînt mari și importante. După construirea barajului — la Gura Văii — care a înălțat aici nivelul Dunării cu 33 m, apele acumulate au acoperit insula Ada-Kaleh și alte insule, iar elementele de interes științific și turistic au fost adăpostite mai la vale, pe Ostrovul Șimian, în aceleași condiții ; chiar și vechea cetate a fost strămutată și înălțată în acest din urmă ostrov. Frumusețile naturii ostrovului le poți cuprinde cu privirea în toată splendoarea lor, plutind parcă pe oglinda apei, de pe Dealul Vulturul (204 m), care domină cotul Dunării din acest sector. Munca pricepută a omului a revărsat lumină în toate părțile. Dispărînd vechile maluri ale fluviului și-au făcut loc prin vîlcele, pe dealuri, un nou joc de umbre. Calea ferată, care însoțea marginea apei la circa 40 m, altitudine absolută între Drobeta-Turnu Severin și Orșova (24 km), s-a ridicat la nivelul de 75 m pe versantul sud-vestic al dealurilor Podișului Mehedinți. Intersectarea numeroaselor și variatelor accidente de teren au făcut să apară construcții monumentale, adevărate lucrări de mare artă, pe mai mult de jumătate de tronson ; așa sînt cele 7 tunele și 22 de viaducte și poduri de o rară măreție la intersecția cu văile Jidoștița, Vodița, Bahna, Tufări unele avînd cîte 6—7 bolți și peste 25 m înălțime. Nu știi ce să admiri mai mult trecînd prin această regiune cu imagini de un pitoresc fermecător care se shimbă dintr-un loc în altul : jos, luciul apei fluviului care și-a potolit vîrtejurile, mai încolo, malurile stăpînite în beton și fier, ceața ușoară care prinde cîte odată versantele văii împădurite cu foioase, convoiul de șlepuri și vapoarele care circulă în amonte și aval, ori lucrările hidrotehnice de mari dimensiuni și mijloacele moderne de circulație feroviară ? Stațiile noi de cale ferată de la Orșova, Vîrciorova și Gura Văii inundate de verdeață încîntă ochiul prin frumusețea lor și drumul european nr. 15 modernizat, prin contururile sale dovedește multă ingeniozitate.

În perimetrul Porților de Fier 1, două sînt marile centre urbane către care converg toate căile de comunicație, unul spre intrarea în defileu, Drobeta Turnu Severin și altul Orșova în Depresiunea Orșova-Ogradena.

Orşova reîntinerită şi modernă.

Statornicită din timpuri învăluite de negura istoriei, în vadul celor mai repezi ape de pe calea bătrînului Danubiu, tocmai acolo unde acesta trudeşte să scape la largul cîmpiei, Orşova (vechea Diernă) se înscrie astăzi pe coordonatele oraşelor ţării noastre cu largi perspective de dezvoltare economică, fiind una din porţile de acces spre vadul Dunării. Strămutată cu circa 3 km mai la nord de vechea-i vatră a înregistrat pe noua aşezare importante schimbări demografice. Dacă în 1966 avea 8 100 locuitori, în 1981 numărul acestora s-a ridicat la 15 243. Gîndindu-ne la Orşova, invocăm de multe ori faţetele trecutului : Orşova prafului, a buruienilor şi a unui întreg cortegiu de elemente zăvorîte într-un stil de viaţă apăsător şi imprecis. Ne imaginăm vechiul tablou acum cînd văzută din faţă, de pe dealul Alion, oglindindu-şi blocurile zvelte, înşirate pe o lungime de 7 km, în pînza argintie a lacului de pe vechea vale a Cernei, gîndul ne poartă la unele aşezări urbane de pe Coasta de Azur, sau de pe malurile lacurilor elveţiene.

Schimbîndu-şi total forma, locul şi structura, oraşului i-au apărut noi valenţe economice şi noi funcţii care-i dau vigoare. Pe lîngă activităţile tradiţionale — portuară şi reparaţii navale — o mare amploare a luat industria. Întreprinderea minieră Orşova, Întreprinderea forestieră, Ţesătoria „Cazanele“, Întreprinderea de producţie de nave de mică capacitate, reparaţii nave fluviale, o secţie de subansambluri şi maşini unelte a Întreprinderii mecanice Drobeta-Turnu Severin şi alte ramuri industriale au atras mari schimbări şi în modul de viaţă al localnicilor.

De altfel, în ultimul timp, întreaga arie de confluenţă a rîului Cerna cu fluviul Dunărea a fost prinsă într-un iureş de prefaceri totale. Pentru obişnuiţii cu regiunea, cu peisajul ei multicolor, totul poate să pară ca o creştere normală, în procesul de imprimare a stilului prefacerilor din era socialistă, însă pentru cei veniţi din alte părţi, ansamblurile arhitectonice cu dimensiunile şi formele lor atractive, fac ca orice efort de imaginaţie anterioară să rămînă deficitar. Timpul ne-a pus la dispoziţie metode de comparaţie a ritmurilor în care se înfăptuiesc procesele de schimbare în natură şi societate, dar aici transformările au fost profunde şi repezi, rata fluxului căpătînd proporţii nemaiîntîlnite. Pecetea personalităţii omului societăţii noastre a făcut ca Orşova să se rupă cu totul şi definitiv de trecut, păstrînd doar numele care să amintească locul unde a fost cîndva.

Impactul între om și natură reflectă cu pregnanță valoarea enormelor mutații de aici. Cercetînd și cunoscînd natura îi poți smulge multe din taine, îi poți folosi forțele. „Cunoașterea înseamnă putere“ — consemna cîndva un mare gînditor — Francis Bacon, dar aici s-a declanșat și o mare putere de inventivitate care a dus la modificări surprinzătoare în elementele peisajului natural și antropic. Oraș nou și funcții noi ; cea turistică, funcție nouă a regiunii și orașului, este generată de un complex de factori în care elementele cadrului fizico-geografic, îmbinate cu cele rezultate din acțiunile omenești sînt pe primul plan. Se știe, de altfel, că un cadru natural, oricît ar fi el de grandios, nevalorificat, neînnobilat de om rămîne un real fără o permanentă atracție ; reprezintă, ce e drept, o condiție prioritară, dar în analiza și evaluarea fenomenului turistic, a posibilităților și exigențelor sale se impun o serie de amenajări, construcții și instalații. Fenomenul turistic în acest sector al țării se detașează pe ecranul vieții cotidiene cu o notă mereu crescută, ca urmare a schimbărilor care se petrec ; el înregistrează o dinamică vizibil ascendentă în ultimul timp și își afirmă tot mai puternic rolul, prin elementele stimulatoare proprii, devenind aici una din vocațiile dominante prin atracția pe care o exercită totalitatea mediului ambiant. Orșova nu poate intra în concurență cu alte centre urbane din defileul Porților de Fier, ea își are o consacrare aparte, delimitată net demografic, cultural, economic și ca variație în peisaj. De la confluența Dunării cu Nera și pînă la confluența cu Cerna nici una din localitățile din valea Dunării nu oferă un ansamblu de condiții naturale și amenajări teritoriale de felul Orșovei.

Oraș carpatic și dunărean, devenit și așezare „micro-maritimă“, situat la o întretăiere importantă de căi de comunicație de uscat și apă, întrunește, în noile condiții, cele mai favorabile posibilități pentru practicarea diferitelor forme de turism.

Poziția și diversitatea mediului natural înconjurător sînt indicatori semnificativi pentru fenomenul turistic care-i generează unitatea. Am putea spune, pe drept cuvînt, că Orșova este depozitara pitorescului spectaculos dunărean din defileu, centru de convergență. Ea deschide calea spre mărețele Clisuri, calea spre Munții Banatului și Masivul Retezat-Godeanu. Acest ansamblu peisagistic orșovean se subdivide în două sisteme : unul aureolar, cu un relief montan potolit ca altitudine absolută și fragmentare și altul, legat organic de primul, cu altitudini din cele mai puternice din țară, cu un accentuat grad de fragmentare și căruia îi corespund forme de relief deosebit de spectaculoase. În jurul Orșovei

se grupează un relief variat, montan, de podiş şi de culoare de văi, calm, uşor accesibil cu altitudini între 60—1 200 m, îmbrăcat într-o bogată vegetaţie forestieră, cu esenţe diferite, de la foioase pînă la conifere, unele cu caracter submediteranian care creează regiunii Orşova un cadru mult solicitat, cu vii elemente de atractivitate.

Aici vin în contact Munţii Mehedinţi şi Podişul Mehedinţi din partea estică, cu Munţii Almăjului din partea vestică. Aceste masive realizate pe formaţiuni geologice variate ca granulometrie şi alcătuire mineralogică — şisturi cristaline, calcare, conglomerate, gresii, marne etc. — sub acţiunea agenţilor externi au generat forme pitoreşti de relief şi microrelief montan, ca bazinete depresionare, chei, peşteri, poduri naturale, lapiezuri, turnuri etc. care interesează în egală măsură atît din punct de vedere turistic şi ştiinţific, unele dintre acestea prezentînd caracter de unicat în cuprinsul ţării noastre.

Munţii Mehedinţi, încadraţi între valea Cernei şi depresiunea Bahna, cad în zona Orşovei prin capătul lor sudic unde, în masa calcaroasă, apele au sculptat forme de relief îndrăzneţe, unele devenind motive de legende. Silueta solitară, alb-cenuşie a Domogledului (1105 m), te întîmpină profilată pe verdele întunecat al celorlalte culmi îmbrăcate de conifere. Dar nu este singurul punct care oferă priveliști încîntătoare. Din vîrful Cocoşului (920 m) sau de pe culmea care străjuieşte localitatea Coramnic, mai la sud, privirea surprinde aspecte deosebit de spectaculoase peste spinările culmilor pînă spre Bahna, Ilovița, Podişul Mehedinţi şi valea Dunării.

Bogăţia floristică a munţilor, comună şi celorlalte masive din Carpaţii Meridionali, este completată aici cu o serie de endemisme, dintre care menţionăm pinul negru, apoi iorgovanul, scumpia, frăsinița etc. iar din faună broasca ţestoasă, a căror prezenţă indică un climat blînd, de adăpost.

În tabloul regiunii Orşovei se înscriu şi Munţii Almăjului, acolo unde aceştia îşi frîng culmile în valea adîncă a Dunării. Zvîrcoliri prea mari în trecutul geologic ei nu au avut ; şisturile cristaline din care sînt alcătuiţi, în cea mai mare parte, au generat culmi largi, cu pante domoale dar capătul de sud, îmbrăcat în calcare, dă o varietate mai mare formelor de relief : Cazanele, crestele ascuţite, peşterile, pereţii drepţi, stîlpii (cum sînt cei din cheile Mraconiei) constituie elementele de decor, purtînd pecetea ineditului şi oferind priveliştea cea mai atractivă din defileu.

Peste tot, prospețimea naturii din jurul Orșovei te face să înțelegi viața muntelui acolo unde se asociază cu măreția arhitecturii antropice a prezentului. În aria de influență a Orșovei, se desfășoară și peisajul muntelui cu caracter alpin Godeanu-Retezat.

În bogatul inventar al formelor de relief se relevă și convergența spre spațiul orșovean a celor trei culoare depresionare : din nord Timiș-Cerna, din est Drobeta-Turnu Severin-Orșova și din vest Baziaș-Orșova. Accesul este favorizat de așezarea Orșovei la încrucișarea unor artere de circulație rutieră, feroviară și fluviatilă, constituind un veritabil nod. Șoseaua internațională (E 94) București — Belgrad străbate regiunea întîlnindu-se cu cea din lungul defileului (D.N. 57) care leagă, pe circa 150 km, localitățile Drobeta-Turnu Severin cu Baziaș.

Calea ferată București — Timișoara, recent electrificată, asigură accesul din ce în ce mai mult, atît din nord-vestul țării cît și din sud-est.

Calea fluviatilă, frecventată de numeroase vapoare românești și străine, pune la dispoziția vizitatorilor nu numai farmecul natural al defileului, dar și posibilitatea de a vedea unele din vestigiile istorice care se încadrează în potențialul turistic al regiunii geografice Orșova.

Un element nou, de mare atractivitate, este generat și de mediul acvatic ; sportul nautic și pescuitul sînt forme care aici au larg cîmp de practicare.

În concluzie, Orșova și regiunea eferentă ei, prin ansamblul peisajului și recentele amenajări, se înscrie pe harta țării noastre ca un nou și puternic obiectiv de interes economic și turistic.

Poarta Dunării Drobeta-Turnu Severin

Acolo unde apele Dunării scapă din defileu, pe marele ei con de dejecție, fragmentat în diferite feluri de forțele agenților externi, s-a statornicit din timpuri străvechi un popas de cale lungă, orașul port Drobeta-Turnu Severin. Regiunea în care este așezat apare ca o formă largă, depresionară, la poalele Podișului Mehedinți, aplecată spre valea Dunării. O cunună de dealuri cu altitudine relativ redusă îi fac pavăză spre exterior : Balota, Buliga, Trestenicu, Corbu și Vărănicu. Contrastul dintre vechi și nou în cuprinsul orașului este de mari dimensiuni. Drobeta-Turnu Severin de astăzi este un oraș tînăr, cu multe unități industriale moderne, instituții cultural-educative, cartiere de locuințe noi, parcuri, populație densă, peste tot vibrînd clocotul vremurilor prezente. Monumentele de arhitectură și cele istorice se armonizează pe deplin cu

împletirea urbanistică a primei porți dunărene românești. Topicul Drobeta, de origine geto-dacică, este un indiciu evident al vechimei, orașul de astăzi purtînd cu mîndrie pecetea unei așezări milenare Istoria acestei așezări de la capătul Clisurilor este lungă și întortocheată ; împăratul roman Hadrian i-a acordat atributul de „municipium", iar Septimium Sever de „colonia" ceea ce înseamna drepturi deosebite pentru locuitori. Începutul stă însemnat pe pietrele scoase la iveală de săpăturile arheologice. Drobeta era un centru de mare însemnătate strategică și economică, la o încrucișare de drumuri de uscat și apă. Romanii au căutat să-l folosească ca punct militar, pentru pază, ridicîndu-i un castru, așezare de „cap de pod" și de supraveghere a defileului. Podul de peste Dunăre, opera arhitectului Apolodor din Damasc, construit aproximativ în secolul al doilea (103—105 e.n.) constituie dovada însemnătății acestui punct cheie.

Legătura cu defileul susține existența orașului și mai tîrziu. Cetatea medievală a Severinului a ispitit popoarele din bazinul Dunării în tendința lor de expansiune. Documentele istorice ne arată că așezarea severineană începe o viață cu caracter urban prin 1833, cînd se hotărăște reconstruirea orașului după un plan cu oarecare regularitate și activitatea portuară se intensifică. Navigația pe Dunăre, în condițiile dificile din cataracte, a făcut ca o societate austriacă să construiască, în 1857, un mic șantier naval de reparații. În anul 1841 orașul devine reședință de județ și ca urmare apar unele întreprinderi industriale, cu pronunțat caracter meșteșugăresc. Construirea în 1878—1879 a căii ferate, care trecea prin marginea orașului, a dus ulterior (1882) și la apariția unor ateliere C.F.R. Dezvoltarea în etape a orașului reflectă împrejurările istorice vitrege prin care a trecut. Bombardamentele din timpul celui de al doilea război mondial au distrus o bună parte din oraș (circa 35%) ceea ce a impus după 1948 refacerea unor clădiri, ridicarea altora noi și extinderea spațiului urban. Dar schimbări mari au intervenit prin construirea de noi întreprinderi industriale și reamenajarea și modernizarea celor vechi, cum au fost Fabrica de spirt înființată în 1897 și cea de tăbăcărie, în 1899. Decorul de viață nouă se exprimă mai ales prin : Întreprinederea de construcții navale și prelucrare la cald — provenită din contopirea șantierelor navale și atelierelor C.F.R. — specializată în producția de vase fluviale de pasageri, șlepuri de mare tonaj, remorchere, tancuri petroliere și altele ; Combinatul de prelucrare a lemnului și celulozei, cu mai multe secții ; Fabrica de confecții, Fabrica de spirt și bere, Fabrica de bomboane, Intreprinderea de industrializare a laptelui, Combinatul alimentar pentru industrializarea cărnii, Fabrica de cărămizi și prefabricate din beton și alte unități ale industriei

locale. Dezvoltarea necontenită a orașului ca centru administrativ, economic și social-cultural, a dus la mărirea numărului de locuitori; dacă în 1962 erau 36 080 de locuitori, în 1981 numărul se ridică la 82 558 cu un perimetru locuibil mult extins.

„Drobeta-Turnu Severin este numit astăzi și orașul florilor și al monumentelor istorice. Aici, de-a lungul falezei înalte a Dunării se găsesc o serie de parcuri și grădini publice: Parcul gării, Parcul trandafirilor, în mijlocul cărora se află Monumentul eroilor căzuți în timpul războiului din 1916—1918, Grădina publică care adăpostește Palatul culturii și Cetatea Severinului, Parcul liceului Traian. La acestea se adaugă Parcul arheologic, amenajat cu alei și ronduri de flori, în mijlocul căruia se găsesc Muzeul Porților de Fier vestigiile arheologice ale castrului roman Drobeta"[1].

Fluxul noilor prefaceri a cuprins și regiunea preorășenească. Multe terenuri au fost scoase din sălbăticia lor de altădată. În locul dealurilor și pantelor dezolante, cu pîlcuri de spini și prinse de torenți, se înșiră cît vezi cu ochii, viile și livezile bine îngrijite. Afluenților Dunării de aici li s-a micșorat puterea, nu mai merg la voia întîmplării. Amenajările hidrotehnice au potolit furia Jidoștiței, Slătinicului Mare, Crihalei și Topolniței, prevenind inundațiile catastrofale.

La faima de „poartă întinerită" a orașului din vadul Dunării se adaugă astăzi și cea de oraș turistic, formată într-un răstimp istoric scurt, îmbietor prin obiectivele valoroase cu caracter social-economic și podoabele trecutului, capacitățile de primire corespunzînd celor mai înalte exigențe.

Natura în preajma „Porților de Fier"

Odată scăpată din încleștarea stîncilor și zăvoarelor puse de om la Porțile de Fier, apele Dunării par a aluneca, spre dreapta, pe latura unui con de dejecție — pe care trebuie să-l fi avut cîndva; dar din dreptul localității Hinova, brusc o iau înapoi, formînd un mare cot — meandră — ocolind un bot de deal (156 m) detașat spre sud-est din Podișul Miroč Planina (Iugoslavia) continuarea peste Dunăre a Podișului Mehedinți. Nu numai atît, dar după ce Dunărea, cu debitul său solid, a zidit în vîrful meandrei un mare ostrov — Ostrovul Corbului — își restrînge apele din ce în ce mai mult, nu pe brațul din est (Dunărea Mică) cum ar fi fost normal, ci pe cel din vest, stăruind asupra dealului pe care l-a

---

[1] V. Cucu, Ana Popova-Cucu, *Județul Mehedinți*, Edit. Academiei R.S.R., 1980, pp. 117—118.

ocolit. Din cotul de la Vrancea, Dunărea se dirijează spre sud-vest, pînă în dreptul localității Brza-Palanka de pe malul iugoslav, după care își reia drumul în lungul cîmpiei mai descriind cîteva meandre — cea mai mare la Calafat — însă nu de dimensiunile celor anterioare. Poate într-un timp geologic îndepărtat, cînd apele Dunării nu-și stabiliseră definitiv matca în acest sector, să se fi desfășurat, datorită pantei, aproximativ pe direcția localităților Scăpău-Jiana-Gruia. Dar, dacă a fost așa sau chiar dacă nu a fost, de ce apele Dunării presează tot mai mult spre Podișul Miroč Planina în zona aceasta de „avanfosă precarpatică“ cînd aveau orizont larg de desfășurare, spre Cîmpia Blahniței, cu slabă altitudine? Dunărea nu-și duce apele la voia întîmplării, ele se supun unor legi ale naturii, ascultă de înclinarea fundamentului; aici, fundamentul este prins de două falii transversale, una la nord și alta la sud de marele cot, mascate de formațiunile sedimentare mai noi.

Regiunea aceasta pe care o străbate Dunărea este afectată, după toate probabilitățile, de o mișcare subsidentă pe seama căreia se pun toate aspectele particulare. Cercetările de dată recentă au dovedit că există multe complicații geologice în acest sector. „Situînd Dunărea în ansamblul marelui arc carpatic-balcanic, constatăm că, după ce străpunge defileul Porților de Fier, în continuare, nu mai întretaie nici una din unitățile de relief din interiorul acestui arc, ci se menține pînă la vărsare doar la contactul dintre ele. De aceea se poate spune că de la Gura Văii pînă la Cetate — Dunărea curge printr-o vale de contact între Podișul Mehedinți și Podișul Getic, pe de o parte, și între Podișul Miroč și Dealurile Timocului pe de altă parte, iar de la Cetate pînă la Brăila, între Cîmpia Română și podișurile Prebalcanic și Dobrogean“.

Pe luncă și pe terasele inferioare ale văii Dunării, de cînd se știe, depozitele de nisip aspru sînt măturate de vînt dintr-o parte în alta. Pe vreme de furtună, în regiunile Crivina, Burila Mare ori Gogoșu nisipurile zburătoare provenite din aluviunile fluviului îți dădeau impresia de adevărat deșert. Aici, ca și în multe alte locuri de-a lungul Dunării relieful de dune constituia elementul dominant, sterp, presărat cu unele bălți, lăcaș ideal pentru broaște și țînțari. Pe dune producția cerealieră a ogoarelor era slabă, viile dădeau rod puțin, pătura de sol subțire, pînza de apă adîncă, doar plantațiile de salcîmi, buruienile și spinii dacă se prindeau cu rădăcini mai puternice și rezistau vînturilor și secetei. Oamenii locului,

---

[1] P. Coteț, „Considerații morfostructurale“, în lucrarea *Geografia Dunării Românești*, Edit. Academiei R.S.R., București, 1969, pp. 23—24.

împovărați de tot felul de nevoi, erau neputincioși în fața forțelor naturii. Prin locurile unde se încropea ceva pămînt roditor, cînd se abăteau cîteodată, furtunile înecau culturile în nisip. Lucrările de îmbunătățiri funciare, modernizarea bazei tehnico-materiale a agriculturii au creat condiții de nivelare a dunelor și interdunelor, de stabilizare a nisipurilor. Cooperativele și unitățile agricole de stat au trecut la amenajări hidroameliorative — potrivit Programului național — pe baza cercetărilor făcute, în prealabil, de diferiți specialiști ; au fost puse în valoare nisipurile neproductive sau subproductive prin irigații cu apă din Dunăre. Apa a constituit un element de prim ordin pentru luarea în cultură a terenurilor nisipoase. Alături de aceste acțiuni, mecanizarea și chimizarea au ajutat substanțial la îmbunătățirea suprafețelor agricole. Nevoia de teren agricol a dus și la asanarea regiunilor mlăștinoase ; unele bălți au dispărut, iar altora li s-a restrîns perimetrul potrivit intereselor comunelor respective.

Toamna și mai ales primăvara, în timpul perioadelor ploioase, Dunărea își umfla apele și le revărsa peste maluri. Ostroavele și grindurile își micșorau suprafața ori dispăreau sub năvala apelor. Astăzi dacă pornești de la Drobeta-Turnu Severin spre Ostrovul Mare, de îndată ce ai trecut de localitatea Hinova — cunoscută prin vestigii arheologice — îți iese în cale Ostrovul Corbului ; este o insulă mare, unde în urma unor lucrări complexe de protecție și în special a unui baraj lung de 7 km, pe coronamentul căruia se află o șosea, te fascinează contrastul de culori, mai ales cele generate de apă și vegetație, făcîndu-te să înțelegi înoirile care au avut loc și aici. Schimbarea tabloului a fost impusă de necesitatea înfăptuirii lacului de acumulare al sistemului hidroenergetic și de navigație „Porțile de Fier 2".

Prin amenajarea hidrotehnică complexă a văii Dunării efectele negative, datorită inundațiilor, au fost înlăturate. Diguri puternice, ridicate în intervalul 1968—1980, au făcut ca apele să-și urmeze matca lor, iar terenurile supuse inundației să fie redate culturilor agricole. Istoria ne arată că nivelul cel mai ridicat în această regiune de 843 cm, a fost înregistrat în anul 1940. Nu se poate spune că nu mai pot avea loc revărsări datorită undelor de viitură din amonte, așa cum s-a întîmplat în luna martie 1981. În ziua de 19 martie stația hidrologică din zona Drobeta-Turnu Severin a anunțat cota de inundație, de 750 cm ; apele au crescut ulterior peste cota de inundații, astfel că în seara de 25 martie, ora 17, s-a înregistrat vîrful, reprezentat prin cota maximă istorică de 903 cm, cea mai înaltă atinsă vreodată de apele Dunării în regiunea Severinului. Ulterior apele au scăzut, s-au scurs încet, activi-

tatea obișnuită s-a reluat, deși nivelul apelor fluviului a crescut ca niciodată pînă acum.

Existența acestui fenomen hidrologic se pune pe seama ploilor abundente de primăvară și a topirii zăpezilor. În bazinul superior al Dunării și mai ales pe afluenții acesteia — Sava, Drava, Morava, Tisa ș.a. — se adună multă apă în zona de confluență din Cîmpia Tisei și astfel debitele se măresc. Culminațiile viiturilor apar diferit. Sînt cazuri cînd debitul se propagă pe tot sectorul românesc al Dunării, de la Baziaș la Marea Neagră, depășind cotele de atenție și chiar de inundație. Pe baza prognozelor și a situațiilor hidrologice se stabilesc din timp în punctele critice, periclitate, măsuri organizatorice și tehnice pentru prevenirea și limitarea eventualelor inundații ; se fac noi consolidări și supraînălțări de diguri și taluzuri pentru apărarea terenurilor agricole, a localităților, a platformelor portuare și industriale, a fermelor zootehnice ș.a. Apele infiltrate prin straturile adînci ale pămîntului în incintele îndiguite se evacuează cu mijloace mecanice. Prin îndiguiri și desecări multe din vechile lacuri ori bălți din luncă, din preajma localităților Balta Verde, Izvoarele, Gruia, Gîrla Mare, au dispărut ; puține ochiuri de apă au mai rămas pe ici, pe colo. Intervenția omului în monotonia cîmpului din valea Dunării a suprimat tăcerea, prezența mașinilor agricole, a tractoarelor dau un alt aspect microformelor de relief, oriunde îți întorci privirile, conturînd un peisaj inedit.

O nouă cetate a luminii — Porțile de Fier 2

Replica prezentului la vechea și monumentala vale a Dunării, în dreptul Ostrovului Mare, este dată de apariția „Porților de Fier 2", care-ți sugerează firul unui basm. Truda și tenacitatea omului care a învins pentru prima dată Dunărea în munte i-a pus stavilă, de data aceasta, și la trecerea prin cîmpie. În alegerea locului pentru amplasarea noii hidrocentrale s-au avut în vedere condițiile naturale optime ale zonei Ostrovu Mare, între altele și aceea că Dunărea are o cădere de 8 m între Gura Văii și Ostrov. Această lucrare amplasată pe Dunăre la km 861 de la vărsare în Mare se află în dreptul satului Ostrovu Mare din comuna Gogoșu, de pe teritoriul țării noastre și Mihailovăț, de pe teritoriul iugoslav. Insula este lungă de 14 km și cuprinsă între Brațul Gogoșu și Dunărea propriu-zisă. Inaugurarea oficială a lucrărilor s-a făcut la 3 decembrie 1977. Pe brațul principal al Dunării sînt construite cele două centrale — românească și iugoslavă — echipate fiecare cu 8 turbine bulb, de cîte 27 MW putere instalată. Pe malul iugos-

slav s-a construit un baraj deversor cu 7 cîmpuri de deversare a apei, echipate cu stavile segment. De la ecluza iugoslavă cu o singură treaptă, lată de 24 m și lungă de 310 m s-a construit, pe un sector de 125 m, un baraj nedeversor de pămînt. În amont și aval de ecluză s-au amenajat porturile de așteptare a vaselor și centrala. Pe teritoriul românesc s-au ridicat aceleași instalații, (centrală, ecluză, baraj deversor, baraj nedeversor, port amont și aval), apoi șoseaua care leagă cele două țări. Lacul de acumulare are o lungime de circa 80 km, inundîndu-se o suprafață de 1 500 ha cuprinsă în cuveta lacului. S-au strămutat în alte amplasamente circa 1 000 de locuitori și s-au modificat calea ferată, 13 monumente istorice, și liniile electrice. Sistemul hidroenergetic și de navigație construit în comun de România și Iugoslavia a modificat substanțial configurația vadului dunărean din acest sector. Noua amenajare hidroenergetică a Dunării dă posibilitatea nu numai obținerii unei mari cantități de energie electrică, dar și îmbunătățirii condițiilor de trafic fluvial, apărarea de inundații a terenurilor agricole și silvice din luncă și a întreprinderilor industriale și de transport. Această uriașă lucrare hidroenergetică a avut meritul să înlesnească și cercetările geografice, geologice și mai ales arheologice, așa cum s-a făcut și la Porțile de Fier 1. Rezultatele investigațiilor au adus noi date de atestare a existenței permanente a elementului băștinaș dacic și daco-roman precum și a unor elemente din perioada formării poporului și limbii române. Ostrovu Mare s-a comportat în diferite etape ale istoriei poporului roman ca o cetate înconjurată de ape, dovadă vestigiile unor așezări omenești, a unor culturi, un bogat inventar arheologic și istoric.

Adăugiri în timp la pitorescul văii Dunării

După ce Dunărea mai face o buclă mare în regiunea Calafatului, panta albiei scade simțitor și apele se mai liniștesc. Valea se lărgește și mai mult, apele se despletesc, nu mai pot transporta marea cantitate de aluviuni și le depun ; ostroavele sînt mai numeroase decît în sectorul anterior ; unele aparțin țării noastre, altele R.P. Bulgaria. Schimbările în perimetrul dunărean de la Ostrovu Mare mai departe, în aval, sînt numeroase și privesc valorificarea nisipurilor de pe terasele neproductive altădată, asanarea bălților și mlaștinilor, construirea de diguri și construcții care înlesnesc trecerea de pe un mal pe altul.

De la Cetate spre Calafat panglica șoselei modernizate, care vine dinspre Drobeta-Turnu Severin, își face loc aproape de contactul luncii cu prima terasă. De sus, de pe înălțimea malului

dunărean, privirea răzbește peste formele care se desfășoară în plan larg ; de o parte spre vest, pînă în apa Dunării se înșiră pe lunca nisipoasă oglinzile strînse între diguri ale bălților Fîntîna Banului, Maglavit și Golinți, împodobite cu șiraguri de sălcii pe margini, pe de altă parte, cîmpul de dune nivelate din care au rămas doar ușoare valuri, de la Moreni, Hunia, Maglavit, Golenți și Basarabi. Nisipurile se întindeau pe toată partea sud-vestică a Cîmpiei Băilești pînă spre valea inferioară a Desnățuiului, care-și duce apele în Lacul Bistreț. Fixarea lor prin salcîmi și alte plante a schimbat înfățișarea regiunii.

În succesiunea secolelor, Dunărea și lacurile au creat diferite ocupații pentru locuitorii satelor riverane. Pescuitul era dintre cele mai importante, dar necoordonat, avea un slab randament, astăzi el se practică în formă organizată asigurînd un venit ridicat cooperativelor agricole. La acestea se adaugă crescătoriile de pește care aduc un important beneficiu. Astfel, la sud de Cetate, pe amplasamentul bălții Fîntîna Banului s-a amenajat o pepinieră pe o suprafață de aproximativ 150 ha, cu o producție anuală de peste 100 tone puiet de șalău, cegă și crap. Nici fostele bălți Golenți, Maglavit și Hunia nu au rămas în starea lor naturală de sălbăticie. Crescătoriile de pește (crap, plătică, somn, știucă ș.a.) organizate în cadrul bălților, pe o suprafață de circa 450 ha, au schimbat aspectul, umanizîndu-l. Un dig lung de 9 km apără crescătoriile de inundațiile obișnuite ale fluviului, iar stațiile de pompare instalate pe mal schimbă apa după necesități.

Nu departe de comuna Maglavit se află un complex pentru creșterea vitelor și păsărilor, îndeletnicire stimulată de existența unei baze furajere bogate, de pășunile din luncă și de producțiile însemnate de porumb. Mai departe de luncă decorul se amplifică și se împestrițează, plin de îmbrăcămintea vegetației cerealiere, de vii cu rod bogat pe terenurile nisipoase, cum sînt cele de la sud-est de localitatea Cetate și petice de pădure asupra cărora se revarsă din plin grija omului pentru a le mări producția.

Mai departe așezările urbane se înmulțesc ; cea mai însemnată, din acest cot dunărean, este *Calafatul*, veche vatră de istorie, fost punct pescăresc, tîrg de vite și cereale, schelă pentru încărcatul șlepurilor[1]. Datorită poziției sale, la întretăiere de drumuri de

---

[1] Cercetătorii explică topicul „Calafat" ca venind de la faptul că în acest vad dunărean se făcea calafatarea pe vremea cînd corăbiile genoveze intrau din Marea Neagră pe Dunăre ; erau calafatate aici, adică vopsite cu catran (L. Badea, Alexandra Ghenovici, *Județul Dolj*, Edit. Academiei R.S.R., București, 1974).

uscat și apă a avut o deosebită însemnătate și ca punct de vamă. De asemenea, trecutul se mai oglindește și în aspectul unor clădiri, mai ales în cele construite după 1865, cînd a fost declarat oraș și a ajuns punct terminus al căii ferate.

În anii construcției socialiste orașul a cunoscut o dezvoltare impetuoasă ; liniștea, tihna patriarhală, au fost înlocuite de freamătul portului cu feribotul care face legătura feroviară cu R.P. Bulgaria, de vasele care trec în sus și în jos pe apele Dunării. Innoirea, modernizarea și dezvoltarea economică se exprimă prin apariția a numeroase construcții industriale ca: Fabrica de lapte praf și unt, Fabrica de conserve de legume și pastă de roșii (construită în 1969), două mori sistematice, două tăbăcării, Fabrica de prefabricate din beton, Centrul de vinificație ca și alte ramuri ale industriei locale. În concordanță cu activitatea industrială s-a mărit și modernizat rețeaua stradală înlocuind gropile și praful care o acopereau odinioară. Panorama portului înnoit, văzută de sus, din capătul străzilor în pantă domoală în zilele cînd ceața s-a ridicat de peste ape, seamănă cu o acuarelă de Ștefan Dumitrescu.

De la Calafat șoseaua te poartă pe întinsul cîmpiei, spre Poiana Mare unde o rețea de raze argintii se revarsă, din belșug peste semănături. Sînt canalele unor mari sisteme de irigații, cu apa adusă din Dunăre, care cuprind largi suprafețe agricole, ferindu-le de pacostea secetelor de vară. Complexul Calafat-Moțăței-Băilești, adevărată arteră de viață pentru mai bine de 50 000 ha de teren ca și canalul Ciuperceni-Desa-Rast aduc în circuitul agricol întinse terenuri nisipoase. Dar nu sînt singurele, pretutindeni mai sus și mai jos apa sorbită din Dunăre de stațiile de pompare înviorează cîmpurile. La aceste realizări se adaugă și marile incinte îndiguite care protejează de inundații sute de mii de hectare, începînd de la Ghidici pînă spre Corabia. Pădurile de esențe albe și salcîmi, mai ales, fixînd nisipurile acoperă suprafețele întinse în bucla Dunării de la Calafat. Primăvara, în regiunea Ciupercenii Noi-Desa-Ghidici, priveliștea întinderilor este încîntătoare, mirosul florilor de salcîm sub razele soarelui te îmbată.

În apropiere de satul Rast te-ai aștepta să vezi în luncă vechea baltă, dar nu a mai rămas decît un petic și conturul marcat de sălcii ; pe locul unde a fost apa au apărut culturi de cereale. Lacului Bistreț i s-a păstrat numai topicul, o crescătorie de pește ocupă acum peste 2 200 ha. Sînt realizări care atestă posibilitățile modificării naturii de către om, în folosul său.

Dacă între Desnățui și Jiu, pe la Goicea, Măcesu și Gîngiova, terenurile nisipoase de pe terasele Dunării sînt restrînse, în schimb

cum treci Jiul, spre Ostroveni și mai departe pe la Bechet, Dăbuleni și pînă la nord de Sadova apare iar ecranul gălbui al cîmpului de tip eolian. Noua înfățișare a cîmpului de dune te surprinde pe drumul modernizat Ostroveni — Corabia — Islaz, ori de pe cel de la Bechet-Sadova, drumuri lungi și netede de pe care, cît vezi cu ochii, totul îți fură gîndurile dacă ai practicat drumeția în lungul și latul Cîmpiei Olteniei. Este vestita regiunea viticolă și pomicolă doljeană de la Ostroveni-Bechet-Dăbuleni, de pe terasele nisipoase dunărene. Aici realitatea te convinge de dimensiunile prefacerilor, cînd vezi nivelarea nisipurilor și plantațiile de viță de vie cum sînt cel care dau vestiții struguri de masă: Perla de tratare a solului se dezvoltă aici ca și în alte regiuni dunărene, pînă spre Călărașii de lîngă Balta Ialomiței, soiuri nobile de viță de vie. În condițiile de irigare și Csaba, Afuz-ali, Cardinal ș.a. sau pentru vinificație; Roșioară, Berbecel, Negru moale și Negru vîrtos, Saint-emilion, iar mai de curînd a început să dea bune rezultate și soiul Merlot. Nu numai producția medie ridicată la hectar (11 000—12 000 kg) interesează unele cooperative agricole, dar și faptul că strugurii dezvoltîndu-se într-o medie a temperaturii lunii iulie de circa 22° C se coc, față de alte regiuni cu podgorii mai din nord, cu 15—20 de zile mai devreme. Către marginea podgoriei se întind geometric plantațiile de livezi cu meri, peri, pruni, și piersici care se dezvoltă în bune condiții, adaptate spațiilor largi cu subsol nisipos. Nisipurile neproductive sau slab productive au prins viață. Sistemul de irigații Sadova-Corabia este o adevărată lucrare de artă, efectuată între anii 1968 și 1974 în cadrul Programului național de amenajări hidroameliorative; el cuprinde peste 80 000 hectare și este unul dintre cele mai moderne din țară, susținînd viața plantelor în perioada de vegetație cu circa 4 300 m³ de apă la hectar, pompată direct din Dunăre. Acest complex, asemenea unei rețele hidrografice de mari proporții, pompează terenurilor circa 55 m³/sec. înlăturînd total secetele de altă dată. Mai poți spune, văzînd asemenea capodoperă, că peisajul nu poate fi schimbat?

Stațiunea centrală de cercetări pentru ameliorarea nisipurilor din Dăbuleni, cu centre experimentale și în alte zone cu dune din țara noastră, a făcut din regiune un adevărat „paradis dintr-un deșert". „Că, la drept vorbind, ce a fost înainte aici, la Ocolina sau Călărași, în această zonă larg circumscrisă bătrînei localități? Ce-a fost, de pildă, la Amărăștii de Jos, Dobrotești, Dobrești, Sadova, Ostroveni, la Bechet sau Ianca, la Potelu sau Grojdibod? Ce-a fost la Lișteava și Sărata? Chiar dacă se știe prea bine, se

cuvine s-o reamintim odată, și încă odată, spre a nu se uita, pentru că în perimetrul astfel delimitat, pe aproape 240 000 hectare, a fost o adevărată împărăție a nisipurilor zburătoare și aride. A fost un deșert, un colț de Sahară, un cîmp de luptă acerbă, pe viață și pe moarte, între două forțe prea adesea și prea mult ostile; de-o parte omul împovărat de nevoi, ignorant și neputincios în fața forțelor oarbe ale naturii, îngenuncheat mai totdeauna de efortul disperat spre a-și asigura o existență și așa precară, iar pe de altă parte nisipurile, întinse cît zarea, neprietenoase și sterpe"[1].

În noile condiții, vechiul ținut din cîmpia sudică a Romanaților își amplifică necontenit forțele, tehnologiile moderne îi deschid larg orizonturile. Urmărind marginea văii Dunării spre est lunca pare că-și păstrează forma în condițiile ei naturale, însă coroana digurilor de apărare, culturile agricole variate pe fundurile seci de foste bălți și brațe dunărene sînt mărturii evidente ale unor profunde prefaceri. Peisajul actual își are izvorul în arta omului de a cîștiga terenuri noi, proaspete, bucată cu bucată.

Parcurgînd calea Dunării, numeroase vase fluviale sub diverse pavilioane opresc în portul *Corabia*, singurul oraș-port din județul Olt. Ca așezare nu trece prea mult prin secole, dovadă și planul urbanistic de desfășurare (1873) cu puțin înainte de Războiul de independență. Izvoarele istorice îl menționează pentru prima dată în 1502. A funcționat vreme îndelungată ca port comercial, mai mult schelă pentru cereale.

O oarecare însemnătate economică o capătă odată cu construirea căii ferate (1887—1891) care-l leagă de alte orașe și îndeosebi de Caracal. Dar peisajul urbanistic și economic se schimbă cu adevărat odată cu intrarea în funcțiune a unor întreprinderi industriale, în anii construcției socialiste, orașul păstrîndu-și însă specificul portuar și agricol. Din ramura alimentară, ramură cu tradiție, se relevă vinificația, panificația, produsele lactate, Fabrica de distilat vin pentru coniac ș.a. Fabrica de mobilă și de talaș pentru ambalaje, Fabrica de făină furajeră, Fabrica de nasturi din scoici, Fabrica de fire sintetice, Întreprinderea pentru preindustrializarea zahărului și Tăbăcăria minerală, se adaugă zestrei noi industriale a orașului, toate își lărgesc din ce în ce mai mult gama sortimentelor. S-a ajuns astfel ca orașul Corabia să dețină 5,5% din producția globală industrială a județului Olt. O pondere importantă în

---

[1] M. Stănescu, *Un paradis într-un deșert!* „Flacăra", anul XXIX — nr. 33 (1314), 14 august 1980, p. 8.

economia orașului revine activității portuare ; înzestrat cu utilaje și instalații moderne, portul poate face față pe deplin descărcării și încărcării cerealelor, lemnului și minereurilor.

Creșterea industrială a stimulat deplasarea forței de muncă din mediul rural în cel urban, ceea ce a făcut ca numărul populației să ajungă la 20 432 locuitori la 1 iulie 1981. Nu poți să pleci din acest oraș fără să nu vizitezi muzeul care-ți oferă o grăitoare imagine a trecutului istoric și a specificului etnografic din zona de confluență a Oltului cu Dunărea. De pe malul ridicat al fluviului ochiul surprinde tabloul portului care nu peste multă vreme va avea și un șantier naval și mai departe zona complexă de agrement de o rară frumusețe, oferind vizitatorilor deosebite condiții pentru recreare și practicarea sporturilor nautice. Împrejurimile orașului sînt pline de vestigii arheologice, multe identificate în zilele noastre, la Celei, Orlea și Potelu. Muzeul sătesc de la Orlea, cu secții de istorie și științele naturii, este bine cunoscut, aici se pot vedea și multe exponate datînd din timpul Hallstattului, descoperite în Măgura Grădiște. La Celei se află și ruinele cetății romane Sucidava cu fîntîna secretă, construită sub domnia împăratului Aurelian (271—275), iar în apropiere urmele podului care făcea legătura celor două maluri ale Dunării, construit în vremea lui Constantin cel Mare, împăratul Bizanțului.

De la Olt pînă la Argeș

Așezările rurale, cele mai multe, ca și cele urbane se opresc la marginea înălțimii malului dunărean, doar porturile se duc în luncă spre apa Dunării. Orașul Turnu Măgurele, din zona de confluență a Oltului cu Dunărea, și-a menținut existența datorită funcției sale strategice și unor încrucișări de drumuri atrase de importanța portului. Aici, pe terasele inferioare ale Dunării, este unul din colțurile frumoase ale țării noastre, unde darurile naturii se îmbină cu cele ale vremurilor noi, socialiste care l-au trezit la viață. Ca veche schelă dunăreană orașul Turnu Măgurele este menționat în documentele istorice din secolul IV și întemeiat ca tîrg în 1836, în apropiere de cetatea romană Turris (la 4 km sud-vest de oraș) datînd din timpul domniei lui Constantin cel mare. Ulterior este amintit sub numele de Nicopolul Mic și mai tîrziu de Turnu. Cetatea romană a slujit ca punct de apărare multă vreme, Mircea cel Bătrîn o reface și o folosesc de asemenea Vlad Țepeș și Mihai Viteazul.

Funcția administrativă de capitală a județului Teleorman i-a revenit în anul 1839, iar peste 129 de ani (1968) devine municipiu. Monumentul din bronz ridicat în 1907, opera lui Rafaello Romanelli, amintește că în timpul războiului pentru independență pe podul de vase de la Turnu Măgurele — Nicopole s-au întors armatele victorioase.

Cu ani în urmă Turnu Măgurele nu era decît o modestă localitate, așezată pe malul Dunării, cu străzi înguste, întortocheate și case mici cu unul sau două etaje. În cadrul economiei sale nu avea decît o Fabrică de cherestea, una de mobilă, una de apă gazoasă, una de săpun, alta de lumînări. Racordat la dezvoltarea generală a țării, orașul e de nerecunoscut. De ori unde vei veni astăzi, fie pe drumul dinspre Alexandria, fie dinspre Gîrcov sau Seaca, fie cu vaporul pe Dunăre, îți apare de departe coșul înalt, fumegînd, al Combinatului de îngrășăminte chimice — construit în 1968 ; ulterior, pe platforma industrială s-au adăugat Fabrica de conserve, Uzina de valorificare a cenușelor de pirită, Întreprinderea de utilaj chimic și alte unități reprezentative. Ca urmare, a crescut rapid și gradul de urbanizare, dotările edilitare gospodărești ca și cele social-culturale ducînd la schimbarea feței orașului. Bătrînei vetre adăugîndu-i-se noi contururi pe orizontală și verticală faptul a dus la mărirea numărului populației ; dacă în 1948 avea 11 492 locuitori, în 1981 ajunge la 31 855, cei mai mulți fiind angajați în întreprinderile industriale și construcții. Concomitent s-a intensificat și activitatea portuară. Trebuie să mai amintim că din anul 1978 au început și lucrările pentru un nou sistem hidroenergetic și de navigație Turnu Măgurele-Nicopole.

Lucrările de mare complexitate, efectuate în ultimele decenii au adus substanțiale îmbunătățiri economico-sociale nu numai orașului dar și satelor din jur ; extinderea irigațiilor (Olt-Călmățui), chimizarea terenurilor agricole, asanarea dunelor, crovurilor, modernizarea rețelei de drumuri sînt măsuri de întinerire ale unui oraș vechi și a zonei sale preorășenești.

De pe șoseaua care urmărește spre est de Turnu Măgurele marginea malului înalt al fluviului privind în jos totul apare ordonat, îndiguit, bălțile cu toate componentele lor— brațe părăsite, privaluri, grinduri, japșe, depresiuni ș.a. — unele au dispărut, iar altele au fost restrînse la minimum. Coroanele pădurilor de sălcii și plopi, incintele stuficole, ochiurile de apă care strălucesc ici și colo, unele culturi cerealiere ori împăduriri recente, farmecă prin coloritul lor întinderile : evidențiind sentimentul de satisfacție în lupta cu forțele naturii.

Lunca scoasă din regim natural a fost pusă în întregime sub supraveghere ; doar lîngă mal dacă mai apar grinduri nisipoase din care vîntul smulge firişoare de nisip şi mîl purtîndu-le dintr-un loc în altul. Inundaţiile mari, cum au fost cea din 1942 ori din martie 1981, au făcut ca apele să umple ulucul Dunării şi trecînd peste unele diguri au determinat mutarea unor sate, cum a fost cazul satului Ciuperceni după 1942. „Succesiunea grindurilor fluviatile către interiorul luncii duce la formarea între ele a unor depresiuni alungite care erau ocupate temporar de ape, formînd lacuri numite în acest sector, dintre Turnu Măgurele şi Zimnicea — lişteve — (Lişteava Mare şi Listeava Mică în apropiere de localitatea Poiana, Lişteava Vasluiului, Lişteava Vasluelului, iar cele mai tipice între cuveta lacului Suhaia şi Dunăre — Lişteava Lupilor, Lişteava Lungă, Lişteava Lată, Lişteava Cristi, Lişteava la Plopi, Lişteava Zimnicea etc.)"[1]

Lucrările de indiguire şi desecare au dus la apariţia şi folosirea fundului multor coveţi de lacuri, total sau parţial ; bunăoară, din lacul Suhaia, care avea o suprafaţă de circa 3 100 ha, a mai rămas, prin îndiguiri, o oglindă acvatică de 1 050 ha, utilizată în scop piscicol. Din puzderia de lacuri care împînzeau lunca şi a căror extensiune varia în raport cu ridicarea ori scăderea nivelului Dunării, au mai rămas cîteva : Fătana, Fiştoveanca, Ghircanu, Rădulea, Rotund. Ele acoperă o suprafaţă de aproximativ 800 de hectare şi cuprind zona de confluenţă a Vedei cu Dunărea, regiune neintrată în operaţiunile de indiguire. Din cele peste 13 lacuri, bălţi şi braţe dunărene, cele mai multe cu suprafeţe de peste o sută de hectare, au fost drenate circa 90%.

Prefacerile din cadrul luncii se oglindesc şi în repartiţia şi structura unor complexe de biotopi. Pădurile dese de esenţe albe, bine îngrijite — în regim silvic — coboară în multe părţi pînă în marginea fluviului. Spre deosebire de altădată, populaţia de animale este astăzi mai variată şi mai bogată, datorită schimbării condiţiilor de viaţă.

Decor nou la Zimnicea veche

Oraşul Zimnicea, desfăşurat în vad dunărean pe braţul Pasărea, este considerat ca punct de referinţă în toate manualele şcolare, fiind cea mai sudică localitate din ţara noastră, aşezată pe coordo-

[1] P. Gîştescu, *Hidrografia, în monografia judeţului Teleorman*, Edit. Academiei R.S.R., Bucureşti, 1976, p. 35.

nata de 43°37'07" latitudine nordică. Împrejurimile sînt pitorești, aici primăvara înfloresc primii pomi din țara noastră, petalele se scutură cînd dau mugurii în alte părți. Dar acesta nu este singurul superlativ, oraș cu adînci rădăcini în trecutul istoric, Zimnicea, are astăzi cel mai nou și mai bine organizat aspect urbanistic; este oraș construit de națiune — cum spunea un localnic — după cutremurul de la 4 martie 1977, cînd a fost dărîmat în proporție de peste 80%. Poziția — pe terasa întîi — și îngustarea la maximum a văii Dunării în această regiune, după despletirea din amont, cînd cuprinde între brațele ei mai multe ostroave, dintre care cel mai mare este ostrovul Selene, au făcut ca încă înaintea erei noastre (secolele IV—III) să se folosească acest punct strategic pentru fundarea unei cetăți de către geto-daci, apreciată de arheologi ca fiind cea mai veche din Muntenia. După cum arată izvoarele istorice, un rol important, îl are această cetate și mai tîrziu, în epoca feudală. Prin secolul al XII-lea exista pe locul cetății o așezare care se numea Dzimnikos, iar prin secolul al XIV-lea era un sat mare cu loc de vamă și cîțiva negustori care făceau comerț cu sudul Dunării. Tîrgul Zimnicea s-a dezvoltat ulterior, mai la răsărit de vatra vechii cetăți, cu aproximativ o jumătate de kilometru, și a avut funcții diferite: administrativă, portuară pentru exportul cerealelor, centru pescăresc ș. a. O perioadă de timp a fost și capitală de județ (1837—1839), dar amprenta de tîrg sărăcăcios cu cîteva ateliere — cizmărie, lemnărie, fierărie, cojocărie — cu cea mai mare parte din populație ocupată în agricultură, cu dugheni, case mici așezate pe nisip, fără temelii solide, nu i s-a șters multă vreme.

Prin reconstrucție, după seismul din 1977, a devenit un oraș modern cu o tramă stradală regulată — cea mai ordonată din bazinul inferior al Dunării — pe care se înșiră blocuri de locuințe confortabile, instituții, întreprinderi cu o activitate multiplă: industrială, agricolă ș.a. La acestea se adaugă trei mari cooperative agricole de producție — una de stat, specializată în cultura viței de vie și legumelor, alta piscicolă, de subordonare republicană și alta pentru creșterea și îngrășarea porcilor.

Modul și timpul scurt în care s-a reconstruit Zimnicea a impresionat adînc. „Avem la noi un oraș care nu s-a construit asemenea celorlalte orașe, nici vorbă nu poate fi. El a fost ridicat cu cărămida a zece județe și cu sufletul întregii țări. De aceea și stă el, poate mai mult decît oricare altul la inima noastră. Ca și cum ar fi propriul nostru leagăn. Al fiecăruia dintre noi și al tuturor. Întrebați arhitecții, întrebați constructorii. Nicăieri în lume

nu s-a mai ridicat un întreg oraș în mai puțin de patru ani. Era de domeniul fanteziei. Al dorințelor, nu însă și al posibilităților. Un cartier, poate. Un ansamblu oricît de mare și de imprsionant, poate. Nu însă și un oraș întreg. Cu tot ce presupune această acțiune, interpretată la un înalt nivel de civilizație".[1]

Între Dunăre și Dunărica a apărut o platformă industrială, cu o fabrică de zahăr (din 1979) avînd o capacitate de prelucrare de 4 000 tone sfeclă de zahăr în 24 de ore, o întreprindere de țevi sudate, o centrală termică, o fabrică de panglici, iar portul refăcut strălucește mărturie a fondului schimbat total. Dacă te deplasezi din oraș spre port, acolo unde se oprește o magistrală și calea ferată, nu poți să nu admiri noul loc de agrement și recreare lacul Bujorescu, amenajat pe un vechi braț părăsit al Dunării.

Ansamblul urbanistic zimnicean, cu profile moderne, constituie astfel o efigie a vremurilor de mari prefaceri.

Lumini noi în lungul Dunării din județul Giurgiu[2]

De la Zimnicea la Giurgiu și mai departe, spre est întîlnim o șosea asfaltată, ce urmărește în linii mari zona de contact — o treaptă inferioară de terasă — dintre Cîmpia Burnazului și lunca Dunării, îți dă posibilitatea să cunoști o regiune deosebit de interesantă. Înțelegerea peisajului nu ar fi posibilă fără o sumară descifrare a evoluției paleogeografice. Treptele de relief dezleagă unele probleme. Cercetările de dată recentă au arătat care le este alcătuirea litologică.

Despre terasele Dunării, care apar în mod evident la poalele Burnazului, cercetătorii au vorbit mult. Se știe că în acest sector dunărean sînt bine reprezentate mai multe trepte de terasă (6 la număr), ceea ce indică modul cum a evoluat fluviul în continua lui înaintare spre est. Marginea sudică a Burnazului, înaltă între 45 și 70 m, se prăvale în pantă accentuată deasupra luncii, pînă aproape de zona de confluență a Argeșului cu Dunărea, și îndeosebi în regiunea Daia-Chirnogi. Procesele de pantă sub diferite forme — surpări, alunecări, năruiri — scoteau aici din folo-

---

[1] Șt. Zidăriță, Eug. Sasu, *Zimnicea cu toată țara în ea!* „România Liberă", 24, III. 1981.

[2] În luna ianuarie 1981, pe harta țării au apărut două noi județe al căror teritoriu se desfășoară parțial și în lungul Dunării — Giurgiu și Călărași — reședințele lor purtînd aceleași nume ca și județele.

sința omului an de an mult teren; mare parte din muchea Burnazului apărea ca o regiune dezolantă în timpul primăverilor și toamnelor ploioase. Alunecările purtau la vale, ca avalanșele de zăpadă, odată cu valurile de pămînt tot ce întîlneau în cale, așa cum s-a întîmplat în 1948 cînd alunecarea a sfărîmat instalația pescăriei de la Slom, în apropiere de lacul Greaca.

Dintre toate elementele văii, aici ca și în amont, lunca este forma de relief unde se vede distinct aportul valoric al omului. Condițiile de formare au făcut ca lățimea luncii să fie variată, în dreptul fostului lac Greaca ajungînd la circa 8 km. Aici apele Dunării au pendulat mult pe orizontală, lățime mai mare atingînd la est de orașul Călărași, în cadrul Bălții Ialomița și Bălții Brăilei.

În lunca Dunării, în zona dintre gura de vărsare a Vedei și pînă în dreptul satului Slobozia, îndiguirile și desecările sînt o dovadă a permanenții muncii în dimensionarea proporțiilor formelor naturii. Folosirea fundurilor de limpezișuri, scoase de sub inundații, mărește cu sute și sute de hectare întinderea terenului agricol. Biruința din vatra luncii, plină de bălți și grinduri, dă alt sens și vieții economice. Aspectul tipic al văii s-a prefăcut, repetîndu-se și în alte locuri. În zadar vei căuta astăzi pe harta văii Dunării complexul lacustru Mahîru sau bălțile mari Plămînaru, Toana lui Tosun, Broasca și altele mai mici, ele au existat cîndva. La fel au fost îndiguite și desecate lacurile din sectorul Oinacu — Chirnogi-Pietrele — Topilele și Greaca, din aceasta din urmă a mai rămas doar un petic de apă. Brațul dunărean Comasca, cu funcția de canal de scurgere, în regiunea ocupată de lacuri, cunoscut în aval sub numele de Dunărica sau Argeșel, poartă surplusul de ape spre fluviu. Agricultura intensivă răsplătește pe deplin strădania oamenilor. Bazinul legumicol din jurul orașului Giurgiu, prelungit în partea sa sud-vestică pînă dincolo de Găujani, se desfășoară pe fundurile fostelor lacuri și pe grindurile fluviatile asanate, alimentînd cu legume și zarzavaturi marile fabrici de la Valea Roșie, Giurgiu ș.a.

Cel mai mare centru urban al județului este *Giurgiu*, un oraș-port de mărime mijlocie, așezat pe terasa întîia a Dunării cu aspect de cîmpie, cu rare denivelări de relief. Devenit municipiu în 1968 și reședință de județ în luna ianuarie 1981, încadrîndu-se pe deplin în epoca modernizării și-a schimbat mult înfățișarea. Urme evocatoare se află pretutindeni în arealul acestei așezări urbane, elementele arheologice indică existența unei cetăți pe insula Sf. Gheorghe din zona preorășenească, indentificată ca vechi punct strategic. Cărămizile găsite cu ocazia unor săpături au pe

ele inscripţii cu caracter roman, iar alte vestigii indică existenţa unui castru. Fiind în raza de acţiune a imperiului otoman, într-o epocă îndepărtată de timpurile noastre, a fost şi „raia" turcească. În 1658 turcii au construit aici un pod care să lege ambele maluri ale Dunării cu restul imperiului. După pacea de la Adrianopol (1829) oraşul a revenit românilor. Un oareoare progres înregistrează atunci cînd, în 1831, devine capitala judeţului Vlaşca şi se organizează atelierele pentru reparat vase fluviatile, şi mai ales după 1867, cînd se construieşte calea ferată care-l leagă de Bucureşti. Noile obiective industriale apărute în peisajul urbanistic după 1951 au determinat un adevărat salt. Industriile alimentară, construcţii de maşini şi prelucrarea metalelor, industria marochinăriei, cooperaţia meşteşugărească ş.a. au determinat o cotitură radicală în viaţa oraşului şi portului Giurgiu. Între anii 1952 şi 1954, prin construcţia „Podului prieteniei Giurgiu — Ruse", cu trecere feroviară şi rutieră, Giurgiu devine un centru de încrucişare a unor căi de apă şi de uscat internaţionale. An de an, prin strădania localnicilor, oraşul se înfrumuseţează ; în locul căsuţelor cu parter se adaugă noi blocuri de locuinţe cu siluete zvelte, cu mai multe niveluri dominînd vechile ansambluri. Planul de înnoire cuprinde toate domeniile, punînd amprenta noului şi modernului pe întregul oraş.

Zona de vărsare a Argeşului

Văii Argeşului, mai ales în bazinul inferior, i s-a imprimat un curs fără multe ocolişuri. Malurile i-au fost întărite cu diguri şi albia adîncită. În regim natural rîul a alunecat spre dreapta în zona de vărsare pe conul său de dejecţie, ascultînd de o anumită lege — legea conurilor de dejecţie — în loc să alunece spre stînga, în sensul de curgere a Dunării. Pe materialul împrăştiat la vărsare şi consolidat, omul s-a aşezat din timpul istoriei nescrise. Cercetările arheologice din ultimele decenii i-au dovedit prezenţa.

Olteniţa, port în plină dezvoltare — aparţinînd judeţului Călăraşi — este aşezat într-un important vad dunărean ; s-a format treptat, dintr-un sat, ca schelă de cereale concentrînd spre el produsele variate ale cîmpiei. Diferiţi cercetători sînt de părere că Olteniţa s-a dezvoltat pe locul unei vechi cetăţi daco-romane cunoscută sub numele de Daphne (gr. laur) ; ulterior Constantin cel Mare îi dă numele de Constantinina. Documetar este atestată în 1526 ; numele de Olteniţa este controversat. Permanenţa locuirii este atestată, evident, de numeroase vestigii arheologice. În

decursul istoriei poziția și diferite evenimente i-au imprimat, în principal, funcția de port fluviatil și vad comercial. Pe aici se efectuau exporturi de cereale, sare precum și importuri de mărfuri. Ca oraș este cunoscut de prin 1853 cînd a început să se dezvolte după un plan sistematizat; cîteva ateliere meștesugărești pentru reparatul bărcilor pescărești, reprezentau ramura „industrială".

Denumirea locală de „orașul vechi" și „orașul nou" indică, în oarecare măsură, nu numai funcțiile dar și modul cum a evoluat de la schelă de cereale, la oraș cu pondere industrială, reprezentată astăzi printr-un șantier naval — al doilea după Galați — care produce remorchere fluviatile, motonave de călători, drăgi maritime și spărgătoare de gheață. Din 1968 a intrat în funcție o mare filatură de fibre chimice și de bumbac. În apropiere, la Valea Roșie, din 1950 se află în funcție o foarte bine cunoscută fabrică de conserve de legume și fructe, la care se adaugă mici întreprinderi cooperatiste dînd produse de interes restrîns, local. Tablou nou al Olteniței, cu poartă largă de acces la Dunăre, este completat de modernizarea urbanistică: blocuri de locuințe confortabile, integrate în ansamblul celorlalte construcții, străzi asfaltate, mijloace moderne de transport urban ș.a. Numărul populației a crescut de la an la an, dacă în 1969 număra 20 000 de locuitori, în 1981 numărul acestora s-a ridicat la 26 229. Toate aceste transformări îi conferă pe drept cuvînt titulatura actuală de „centru industrial", „port fluviatil" și „centru de transport rutier".

Orașele dunărene de la periferia Bărăganului

În partea sud-estică a Bărăganului, pe un contrast de peisaj generat de contactul acestuia cu valea Dunării, s-au statornicit, în vaduri, din vechi timpuri, cîteva așezări omenești, evoluînd ulterior spre tîrguri cu funcții comerciale, apoi spre orașe și porturi; ele apar ca o atracție pentru întinderile cîmpiei din care se colectau produse cerealiere și animaliere.

Călărași, amplasat pe o terasă inferioară, de-a lungul brațului dunărean Borcea, este cunoscut ca oraș din 1833. Multă vreme a funcționat ca un tîrg, cu șirul de dughene în lungul străzii principale, cunoscînd cea mai mare animație în toiul verii și mai ales toamna, cînd se strîngeau recoltele. Străzile de la periferie, multe nepavate, păstrau autenticul aspect de localitate rurală. Colțul

cel mai activ îl constituia portul, care după viiturile Dunării rămînea şi el pustiu. Natura bălţii se răsfîngea şi asupra oraşului, apa din ghirlanda de lacuri umezea locuinţele modeste de la periferie. Ieşirea spre interiorul Bărăganului era marcată printr-o cale ferată şi un drum cu gropi şi praf, greu de străbătut în sezonul ploilor.

În prezent municipiul Călăraşi, aparţinînd judeţului cu acelaşi nume, este un important centru economic şi social, în continuă înnoire. Unii ziarişti îl denumesc „oraş şantier" în sensul totalei prefaceri în perspectivă. (Şt. Zidăriţă, I. Grigorescu ş.a.). Şantierele care se deschid, unele după altele, sporesc numărul întreprinderilor industriale. Din 1962 cînd s-a construit primul ansamblu de locuinţe, acestea s-au extins treptat, din centru spre periferie, unde au apărut noi cartiere, trecîndu-se la clădirea unui oraş nou pe vatra celui vechi. La Călăraşi apare, am putea spune utilizînd o expresie plastică a lui Ioan Grigorescu „o nouă stea în constelaţia siderurgiei româneşti". După cum se ştie, la 16 septembrie 1976, tovarăşul Nicolae Ceauşescu a făcut inaugurarea oficială a lucrărilor de construcţii pentru combinatul siderurgic. „Vă veţi întreba de ce tocmai Călăraşul ? De ce chiar aici, oţelul şi nu altceva, de ce în anii din urmă s-a edificat în acest oraş o industrie de confecţii, alta de celuloză şi hîrtie, alta de materiale de construcţie ? Sînt raţiuni absolut logice ; minereul se aduce pe mare, apoi pe Dunăre, cu navele mineraliere. Şi eşti mai în cîştig făcînd oţel, decît importîndu-l pentru nevoile dezvoltării ţării. Între Dunăre şi combinat, prin braţul Borcea şi peste o palmă de cîmpie, se taie un canal. Materia primă — minereu, cocs, cărbune — pe aici va veni. Reducerea costului transportării ei este esenţială. Sîntem la răscruce de drumuri de uscat, şi de ape. Tot pe Dunăre, în amonte şi aval, ne vom livra o bună parte din oţelurile produse. Ţara are nevoie de temelii de oţel, o civilizaţie modernă nu se poate edifica fără acest material de bază, el este pîinea industriei constructoare de maşini, ca şi a industriei de construcţii. Asta e şansa Călăraşului"[1].

Blocurile de locuinţe recente, spaţiile comerciale, prestările de servicii, dotările social-culturale şi altele încă au şters urmele trecutului. Cu o populaţie de 54 981 locuitori (1 iulie, 1981) ocupaţi mai mult în industrie, transporturi şi mai puţin în agricultură, Călăraşi se prezintă ca un însemnat centru economic în care principalele obiective industriale aparţin ramurilor alimentară,

---

[1] I. Grigorescu, Călăraşi — *O nouă stea în constelaţia siderurgiei româneşti*. „Scînteia", 4 noiembrie 1979, p. 3.

construcții, chimică și industriei ușoare. Toate acestea au determinat evidente schimbări în profilul urban și funcțiile lui.

Pe forma și textura lui regulată, imaginea frumosului o dă și repartiția zonelor funcționale, care au statornicit în timp noul, fiindcă nu cu mulți ani în urmă orașul arăta doar ca un tablou fad, cu tente șterse. În partea centrală, potrivit mecanismului economic se distinge zona comercială și administrativă, la sud de care, după un spațiu larg, verde se află cea portuară, a treia zonă de locuințe, și a patra cea industrială. Zona periurbană nu a rămas mai prejos în ceea ce privește ritmul de dezvoltare economică, constituind baza de aprovizionare a orașului cu produse alimentare. Cu Dobrogea orașul are legături strînse ; trecerea Dunării se face cu bacul între punctul Chiciu și localitatea Ostrov, aceasta din urmă vestită prin podgorii.

În marginea estică a Bărăganului, în apropiere de brațul Borcea, se profilează orașul *Fetești*, centru agro-industrial și nod important de cale ferată, dincolo de care începe podul peste Dunăre. Profilul industrial este întregit de Fabrica de conserve, Fabrica de nutrețuri combinate, Fabrica de industrializare a cărnii, Complexul zootehnic, Depoul C.F.R., silozul și alte capacități de producție care continuă dezvoltarea modernei așezări urbane.

Multe artere rutiere și o cale ferată din nord-estul Bărăganului, alta dinspre Galați, se concentrează spre vechiul oraș-port *Brăila*. Cu o poziție deosebit de favorabilă în capătul Dunării maritime, a jucat în trecut rolul de centru de absorbție a produselor cerealiere. S-a dezvoltat în jurul unei cetăți de pe malul Dunării ; are o istorie pe cît de veche pe atît de zbuciumată. În timpul ocupației turcești exista sub forma unui tîrg cu îngrămădiri de clădiri tot felul ; în 1835 cînd revine Țării Românești, din ordinul generalului Kiseleff s-a elaborat un plan de sistematizare a orașului după care, în mai multe etape, s-au dezvoltat străzile, cartierele de locuințe și clădirile instituțiilor. Ulterior, alte planuri completează rețeaua stradală radial semicirculară, unică în țara noastră. Mărindu-se încorporează și unele sate din apropiere (1890—1893). În perioada dintre cele două războaie mondiale, Brăila nu se deosebea de celelalte orașe de pe malul Dunării ; avea doar cîteva întreprinderi economice unde totul se mărginea la comerțul cu cereale, lemne, pește și navlosit. Mai mult decît în alte orașe străinii formau aici — după cum arăta De Martonne încă din 1902 — peste o treime din populația locală. Brăila nu a rămas după al doilea război mondial numai un centru urban al „amintirilor", marile prefaceri în peisajul său structural, potrivit ritmului puternic de in-

dustrializare, l-au scos din fosta alcătuire economică, aliniindu-l la dimensiunea prezentului. S-au modernizat și reutilat vechile fabrici ca „Progresul", I.U.G., întreprindere de utilaj greu cu capacitatea de producție mărită, prin punerea în funcțiune a unor secții noi pentru utilaj metalurgic, piese turnate, elemente hidropneumatice, mașini și utilaje pentru construcții și lucrări de drumuri, mașini unelte forjate ș.a. Întreprinderea metalurgică dunăreană a fost contopită cu „Industria sîrmei" sub numele de „Laminorul", asigurînd nu numai producția prin procedee tehnologice noi, dar diversificîndu-se, a dat sortimente cu caracteristici de înaltă calitate. Șantierul naval a fost extins prin construirea a noi compartimente precum cheiul de armare, cala de lansare și o serie de anexe. Crearea de noi obiective industriale cum sînt Combinatul de celuloză și hîrtie, Combinatul de industrializare a lemnului, Fabrica de confecții, Fabrica de nutrețuri concentrate, Întreprinderea de reparații, Întreprinderea de bere și amidon și altele realizează, prin introducerea unor procedee tehnologice noi cît și prin extinderea automatizării, cantități sporite de produse. Dezvoltarea construcției de locuințe, dotările edilitare și social-culturale, aplicarea în 1960 și ulterior (1970, 1973, 1975) a unor schițe de sistematizare în funcție de necesitățile ivite între timp, au dus la schimbări radicale în cuprinsul Brăilei, amplificînd intravilanul cu noi cartiere, cum sînt : Viziru I, Viziru II, Viziru III, Apollo, Obor, Victoriei, Hipodrom, Piața 23 August, un nou centru etc. avînd în total o populație de aproximativ 210 000 de locuitori.

Spre marginea de est a Brăilei malul părăginit al Dunării este de nerecunoscut, un amfiteatru de beton a luat locul alunecărilor de teren. De pe faleza amenajată, cu spații cuprinzătoare, privirea surprinde pictura inedită a tabloului Dunării și bălților deasupra cărora, în depărtare, se înaltă silueta cu linii largi, acoperită de pînza orizontului, a Munților Măcinului.

Viața Brăilei se confunda altădată cu cea a portului. Activitatea portuară brăileană are vechi tradiții, dar instalațiile nu dispuneau de condiții cît de cît satisfăcătoare pentru truditorii docheri. După 1950 lucrurile se schimbă radical atît în ceea ce privește condițiile de muncă cît și instalațiile portuare. Portul este completat, refăcut pe alocuri și mărit, spre a corespunde noilor cerințe, volumului și categoriilor de mărfuri transportate. Îndeosebi, după anul 1975 operațiile portuare sînt mult perfecționate ; se instalează noi aparate de înaltă tehnicitate pentru ma-

nipularea mărfurilor : macarale electrice de chei, macarale electrice pe pod transportor, macarale plutitoare, macarale de teren de mare capacitate, tractoare, autostivuitoare și autoîncărcătoare, trailere, remorchere în radă pentru diferite manevre ș.a. totul spre o mai bună desfășurare a activităților portuare. Traficul mărfurilor înscrie o gamă extrem de largă de la fier, fosfat, bauxită, cărbuni, materiale de construcție (ciment 90%), produse metalurgice, chimice, petroliere, lemn, pînă la mărfuri industriale de larg consum și alimentare, destinate unor unități din cuprinsul țării ori exportului. Nu numai atît, dar continua dezvoltare a economiei, diversificarea și înnoirea producției, cît și încrucișarea unor căi de comunicație, au făcut ca traficul dunărean de călători să înregistreze anual cea mai mare cifră în raport cu celelalte porturi fluviale din țara noastră.

Insulele mari ale Dunării

De la Călărași pînă la Brăila, Dunărea nu-și mai poate stăpîni apele ca să meargă pe un singur canal. În acest sector de contact între Cîmpia Română și Dobrogea, fluviul prinde între brațele sale vînjoase o suprafață de teren de mică altitudine. Cauza acestei situații rezidă în faptul că regiunea pe care o străbate Dunărea este afectată de o ușoară mișcare de subsidență și dă posibilitatea apelor să se împrăștie. Două mari întinderi cu aspect deltaic la suprafață se conturează la sud, Balta Ialomiței (Borcei) și la nord, Balta Brăilei (Insula Mare a Brăilei) cu lățimi care ajung pînă la 20 km. Gîrle întretăiate, lacuri, mlaștini, ostroave de toate felurile — un veritabil păienjeniș — cu vegetația, fauna și solurile specifice alcătuiesc un peisaj în care schimbările după măsura necesităților se pot face greu.

„Bălțile" deși pe alocuri aveau și terenuri ferme (grinduri) constituiau altădată locuri cu aspect îmbietor, bune doar pentru vînătoare și pescuit. Dunărea se revărsa în voie și se retrăgea la fel, periodic. Legarea unui mal de altul — afară de podul dintre Fetești și Cernavoda — se făcea pe bacuri ori cu bărcile. Podul de la Cernavoda construit în 1895 — considerat astăzi „veteran" — opera inginerului Anghel Saligny (1854—1925) era cunoscut pe atunci ca cel mai lung pod din Europa. Anghel Saligny este originar din satul Șerbănești, comuna Liești din județul Galați. El este autorul și altor lucrări importante : podul peste Siret de la Cosmești — Tecuci, docurile de la Brăila și Galați etc.

Cu timpul, trecerea peste fluviu nu mai era satisfăcătoare față de traficul cu litoralul, în continuă creștere. Un pod rutier, adevărat monument de artă s-a construit în 1969, în sectorul Giurgeni-Vadul Oii, care a fost pentru „podarii români o înaltă școală". În 1977 s-au început lucrările de fundație peste brațul dunărean Borcea și mai departe peste bălți și Dunăre, spre a înălța un nou pod care să lege Feteștii de Cernavoda, cu cîte două benzi de șosea pe sens și două linii de cale ferată. Este o operă de mari proporții rezultat al înțelepciunii și ingeniozității omului zilelor noastre. „La Borcea și la Dunăre, podurile lui Saligny vor deveni nu peste multă vreme obiecte de studii, de muzeu, uitîndu-se că pentru ele, în urmă cu aproape un secol, s-au organizat două concursuri, la care au participat cunoscute firme și specialiști din Europa (printre ei și G. Eiffel), concursuri care n-au dat rezultatele așteptate. A fost atunci șansa inginerului Anghel Saligny, a inginerilor de poduri români.

După mai bine de optzeci de ani, vechile poduri vor rămîne ca o frumoasă amintire, un monument peste ape și timp ridicat în cinstea inteligenței și priceperii primilor ctitori".[1]

Dacă arcuri de fier și beton au fost aruncate peste Dunăre nici bălțile nu au rămas în starea lor naturală. Pendularea apelor a fost îngrădită. *Balta Ialomiței* (Borcei) cu o suprafață de 88 000 ha, cuprinsă între Dunărea Veche și brațul Răul — Borcea, lungă de la Călărași la Vadul Oii pe aproximativ 100 km și cu lățime variabilă de la 5 la 15 km a fost scoasă — în cea mai mare parte — din regim natural. Pămîntului răscolit de ape din lunca internă ca și din cea externă, pe cît posibil, i s-a dat un alt destin. Diguri puternice stăvilesc apele brațului Borcea spre Cîmpia Bărăganului. Limanele de pe partea dreaptă a Dunării care erau în legătură cu fluviul au fost puse sub control ; diguri prevăzute cu stăvilare reglementează volumul de apă venit din Dunăre, așa cum sînt la lacurile Oltina și Bugeac. Unele din lacurile mari au fost desecate ; pe fundurile lacurilor Smeienii Mari și Cochirleni cresc cereale. Multe lacuri din cadrul „bălții" au fost desecate, îndiguite, pentru punerea în valoare a terenurilor. Diguri transversale și longitudinale, care, au restrîns posibilitatea de revărsare a Dunării, împînzesc balta. Terenurile arabile întrec cu mult întinderea pășunilor naturale rezervate altădată turmelor de oi în transhumanță. *Balta Brăilei*, numită și Insula Mare a Brăilei, cuprinsă între Dunărea

---

[1] R. Bărbulescu, *Podarii de la Borcea și Dunăre*, „Flacăra" nr. 15, 1981, anul XXIX, p. 12.

Veche ori Brațul Măcin în partea estică și Cremenea ori Dunărea Nouă în cea vestică, prezintă două subunități dar cu multe caractere asemănătoare: Insula Mică între brațele Cremenea și Vîlciu-Veriga și Insula Mare între brațul Măcin la est și Vîlciu la vest. Se întinde pe o suprafață de 96 000 ha, numai partea cuprinsă între marile brațe dunărene. În Balta Brăilei malurile Dunării au fost fortificate cu diguri pe o lungime de 225 km. Prin amenajări — îndiguiri, defrișări, desțeleniri — s-au dat în folosință și multe depresiuni lacustre. Dintre culturile de cereale cea mai mare suprafață o ocupă porumbul datorită fertilității solurilor. Un spațiu larg ocupă pădurile de plop negru, hibrid care au înlocuit prin plantare salcia și alte specii forestiere slab productive.

Peisajul bălților prezintă astăzi frumusețe și atracție, avînd și o altă tonalitate prin grija omului care a corectat natura fecundă, năzuind tot mai mult să facă loc producției de bunuri materiale.

Vechea vatră a orașului Galați pe dimensiunile prezentului

Galațiul posedă o anumită individualitate ca oraș, pusă în evidență pe firul timpului de o serie de factori naturali și antropici. Galațiul nou este în același perimetru cu cel bătrîn, dar nu se mai suprapun pe orizontală și nici pe verticală.

Este greu astăzi să urmărești în Galați, așezat în cea mai mare cotitură a Dunării, ceea ce a fost odinioară, fiindcă din urmele trecutului de pe vechea vatră multe s-au șters sau sînt pe cale să se șteargă rămînînd doar ceea ce constituie monument istoric, arheologic, cultural, clădiri reprezentative. Înnegrit de vreme este portul, Galațiul fiind și în trecut cel mai mare oraș-port fluvio-maritim. În zilele noastre, păstrîndu-și vechiul amplasament, noul port cuprinde instalații moderne cu o suprafață extinsă. Funcției portuare, care implică și pe cea comercială mult amplificată, i s-a adăugat cea industrială, cu o definită pondere în viața economică.

Cartierului Bădălan inclus în zona portuară i s-a schimbat total înfățișarea, ridicîndu-se noi ansambluri de edificii pe vechea vatră cu clădiri mici și vechi; el reprezintă azi „zona industrială din Valea Orașului“, cu docurile, silozurile, apoi Șantierul naval a cărui faimă este bine stabilită (construcții de nave de mare tonaj, platforme de foraj marin și multe altele), Întreprinderea „11 iunie“, Fabrica „Prutul“, Întreprinderea de prefabricate, de sortare a mi-

nereurilor, Baza de aprovizionare județeană tehnico-materială etc. și blocuri de locuințe grupate în incinte înverzite.

Într-un studiu asupra văii Dunării românești se spunea despre Galați următoarele: „Datorită dezvoltării sale complexe în anii socialismului a devenit cel mai important oraș-port dunărean al României socialiste. Prin structura și funcțiile sale el joacă principalul rol economic în sectorul Dunării maritime, extinzîndu-și influența sa asupra întregii părți sud-estice a țării".[1] Din acest pasaj reiese cu prisosință care a fost factorul hotărîtor în dezvoltarea economică rapidă a municipiului Galați. Este însă cazul, totodată, să ne întrebăm și ce rol au avut condițiile naturale, cu precădere cele genetico-ordonatoare, în schimbarea peisajului antropic gălățean. Situația orașului nu este determinantă, însă necesară realizării progresului economic, ceea ce ne îndeamnă să facem unele aprecieri asupra acesteia, considerînd că în statornicirea și evoluția orașului a avut un rol mai mare ca cel de astăzi.

Poarta Galațiului reprezintă ultima poartă a fluviului înainte de a-și da contribuția în Mare, fiind încadrată între horstul hercino-chimeric dobrogean, Platforma Moldovenească și Cîmpia Română, deci la o încrucișare de subunități distincte ale pămîntului românesc. Acestei regiuni i se suprapune cel mai puternic nod de concentrare hidrografică din țara noastră; aici, în regiunea Galațiului, se întîlnesc apele Prutului și Siretului cu ale Dunării într-unul din cele mai mari coturi pe care le face fluviul. Semnificativ sub raportul evoluției este faptul că și înainte și după ce iese din Poarta Galațiului, Dunărea se despletește: în amont „delta continentală", zona bălților, — în aval — „delta fluvio-marină" altă zonă de bălți și mlaștini, ambele greu accesibile altădată omului, cea mai potrivită fiind regiunea Galațiului. Dealtfel arealul Porții gălățene a fost cuprins de o vie dinamică în trecutul geologic, este singurul loc pe unde în timpul cuaternarului Marea Neagră, în repetate rînduri și-a revărsat și retras apele din Cîmpia Română, datorită mișcărilor eustatice ori epirogenice; liniile de fracturi adînci aparținînd fundamentului care se întîlnesc aici, cu răsunet în sedimentarul cuverturii de la suprafață, explică traseul general al Dunării în arealul gălățean. În ceea ce privește vechimea, Poarta Galațiului s-a conturat începînd din ponțianul superior și mai ales din dacian, cînd a funcționat ca un canal de legătură între lacul care ocupa sudul Podișului Moldovenesc, Depresiunea Getică și

[1] D. Bugă, *Geografia orașelor și industria*, în volumul *Geografia văii Dunării românești*. Edit. Academia R.S.R., 1969, p. 714.

Marea Neagră veche. Asimetria profilului transversal al văii Dunării în dreptul orașului Galați, unde versantul stîng este mai consolidat, ridicîndu-se deasupra luncii cu circa 80 m, iar cel drept rămînînd la 4—6 m (Balta Galațiului) se datorește unor cauze neotectonice, în sensul unei ușoare lăsări a terenului spre nord-vest. În aria de habitat a orașului Galați, ca rezultat al acțiunii fluviului, se disting două trepte, afară de terasa de luncă, una de 8—10 m și alta de 15—18 m altitudine relativă, frunțile și podurile lor fiind puternic modificate antropic. Vatra orașului Galați este desfășurată pe un teren consolidat, înalt, iar către vadul Dunării se concentrează mari sisteme hidrografice și căi de comunicație terestre de o deosebită însemnătate, ceea ce i-a avantajat dezvoltarea economică. S-ar putea crede că ulterior nimic nu a trebuit să mai facă omul, însă pentru cîștigarea terenului ferm în zonele joase, mărginașe, relieful a fost modelat, s-au construit diguri puternice care să înfrunte furia apelor. Din lacul Brateș nu a mai rămas decît o mică parte în urma îndiguirilor, terasărilor și desecărilor. Pentru a proteja contra viiturilor apelor Dunării „Valea Orașului" s-au înălțat diguri și s-a supraînălțat și corectat cheiul portului.

Falezei Dunării, lungă de circa 3 km, lucrările de consolidare i-au dat altă înfățișare. Pe coama modificată în chip de treaptă de terasă se desfășoară o frumoasă autostradă mărginită de parcuri, blocuri de locuințe și magazine.

Corectarea naturii s-a făcut în multe părți, dar peisajul antropic înnoit al orașului se vede pretutindeni. Nu este stradă ori cartier de locuințe în care să nu se vadă elementul nou, modern, specific epocii noastre. Perimetrul locuibil al orașului s-a extins pe terenurile goale, părăginite sau cu cîteva căsuțe risipite. Priveliștile noilor cartiere de locuințe marchează o altă etapă în arhitectura urbanistică : Țiglina I, Țiglina II, Țiglina III, Aeroport și Dunărea, concepute într-o manieră deosebită, se încadrează pe deplin în limitele planului de sistematizare. Cît privește numărul de apartamente din aceste cartiere, ele se ridică la mai mult de 40 000 în blocuri, cu regim de înălțime de 10—11 niveluri ; numărul de locuitori variază, în cel mai mare cartier — „Dunărea" în general locuit de metalurgiștii de la Combinatul siderurgic din apropiere — populația se ridică la circa 60 000. Să facem o comparație, de exemplu, orașul Buzău — considerat ca oraș mare — avea în 1962 (1 iulie), 53 169 de locuitori, deci mai puțin decît cartierul gălățean.

„Fiecare ansamblu — mărturisesc localnicii — constituie un nou orășel, care cuprinde, în afară de locuințe, toate dotările social-culturale necesare bunei funcționări : unități comerciale, piețe, dispensare medicale, creșe, grădinițe, școli generale, licee, unități prestatoare de servicii etc. Clădirile noi, cu arhitectură zveltă, cărora bogate elemente de artă decorativă le conferă un plus de frumusețe, edificiile publice, străzile și bulevardele cu largi deschideri și perspective, dau orașului atribute de metropolă" [1].

Refacerea și extinderea orașului au fost o necesitate impusă nu numai de condițiile de dezvoltare, dar și de faptul că, mai ales partea centrală — cartierul Mazepa mai mult de cît altele — avînd unele clădiri șubrede, deteriorate de cutremurul din luna noiembrie 1940, ori de bombardamentele din timpul celui de al doilea război mondial, au trebuit demolate, ceea ce a solicitat multe investiții și muncă pentru construirea unor blocuri cu peste 3 000 de apartamente și a tramei stradale.

Nota distinctivă a Galațiului de astăzi o dă structura economică și cea spirituală. În tot cuprinsul te întîmpină ordinea și buna dispunere a zonelor funcționale. Platforma industrială Smîrdan, unde se află Combinatul siderurgic, atrage în mod deosebit atenția prin monumentalitatea sa. Este locul unde altădată plugul rupea brazda în ogorul pe care, dacă ploua, se făceau ceva produse cerealiere, în caz contrar munca țăranului era pierdută. Structura urbanistică a Galațiului poate să nu mai mire pe cetățeanul de azi, obișnuit cu schimbările rapide care s-au produs ori se produc în țara noastră, dar pentru cel care cunoaște Galațiul anilor 1938—1940, ceea ce vede astăzi i se pare ireal, de domeniul fabulosului. În Galații „vechiului tîrg comercial" nu funcționau decît un singur liceu teoretic, o școală comercială, un seminar teologic, o școală normală, cîteva școli de meserii, și școli primare ; pentru activitatea culturală de masă existau doar cîteva cercuri, muzee și unele societăți culturale cu tradiții, cum era societatea „V. A. Ureche". După 1948 s-au creat și diversificat unitățile școlare de la creșe, grădinițe pînă la structuri de învățămînt superior potrivit necesarului de cadre. Din 1951 Galațiul devine centru universitar. Mai întîi s-a înființat un Institut mecano-naval (1951), în 1953 Institutul de pescuit și piscicultură, în 1956 Institutul de industrii alimentare, în 1959 Institutul pedagogic de 3 ani, iar în 1974 toate acestea au fost reunite formînd o Universitate cu trei facultăți (Facultatea de mecanică, Facultatea de

---

[1] *Galați. Monografie*, Edit. Sport-turism, București, 1980, p. 262.

tehnologie și chimia produselor alimentare și tehnică piscicolă, Facultatea de învățămînt pedagogic).

După 1950 în acest oraș dunărean viața culturală și artistică a luat o mare amploare. Se înființează Teatrul de păpuși în 1952, Teatrul dramatic în 1955, Teatrul muzical în 1956, Teatrul liric, Muzeul de artă contemporană românească (1956) ca și alte instituții culturale care au contribuit la schimbarea și a peisajului intelectual.

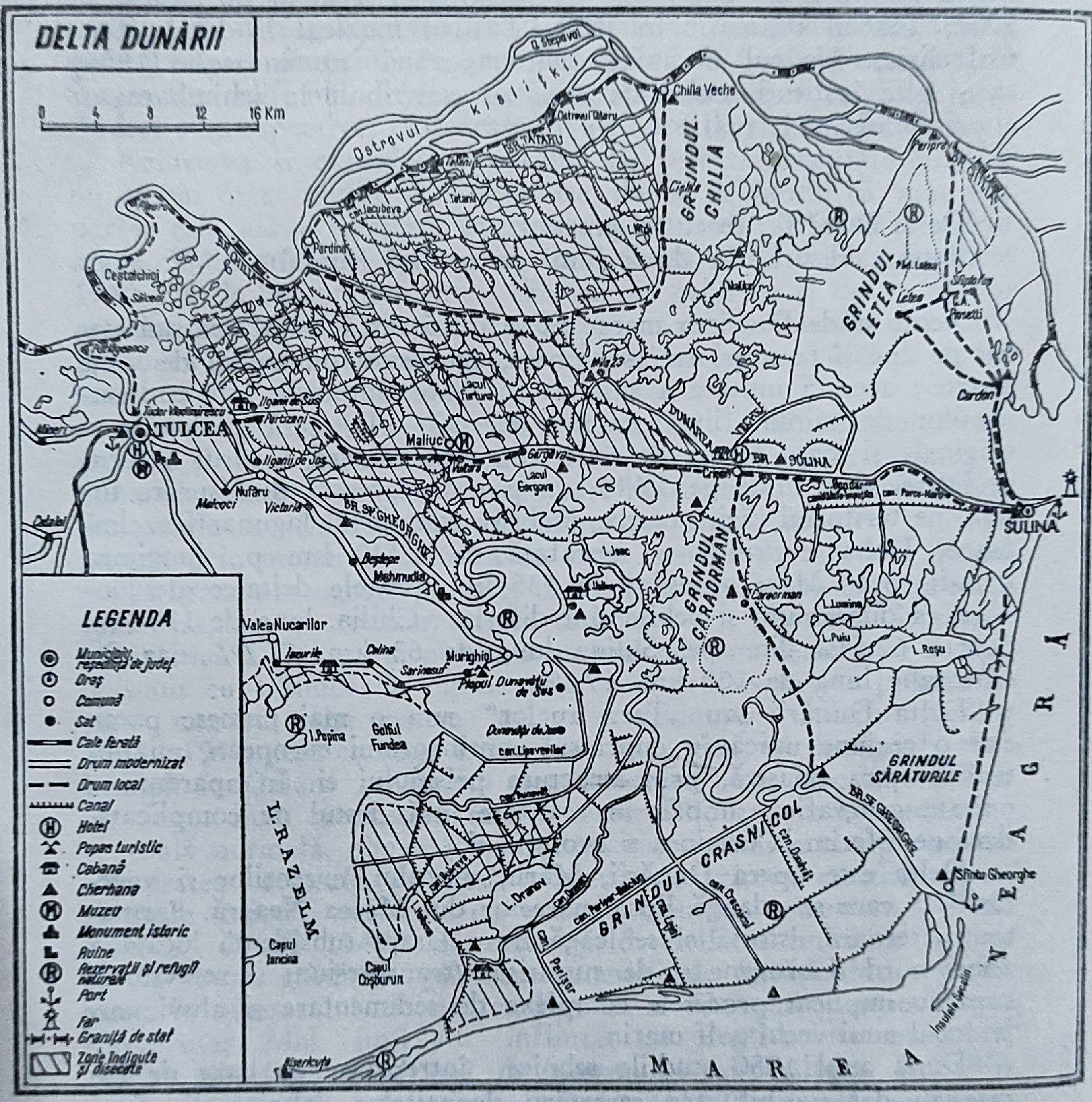
Delta Dunării : trecut și prezent, două tablouri din două lumi pe același fundal

Acolo unde Dunărea merge să se înfrățească cu Marea amestecul de ape și terenuri emerse, tinere, generează un mediu de viață aparte ; această unitate a suscitat în toate timpurile interesul oamenilor de știință, fiind cea mai recentă — la scară geologică — originală și joasă formă de relief din țara noastră. Cadrul natural al Deltei se extinde pe 5 640 km p. ; din această desfășurare totală, pe teritoriul țării noastre, inclusiv complexul lagunar Razelm-Sinoe, Delta cuprinde o suprafață de 4 340 km p., lungimea frunții spre Mare ajungînd la 135 km. Brațele deltaice ale Dunării ca dimensiuni și debite sînt diferite : Chilia, lung de 116 km, poartă 62,5% din ape, Sulina lung de 63 km, 17,7%, iar Sf. Gheorghe lung de 109 km, 19,8%.

Delta Dunării sau „Țara apelor" cum o mai numesc poeții este o regiune unică în cuprinsul continentului european, nu numai în țara noastră, prin structura peisajului ei. În aparență o unitate geografică simplă, în realitate însă destul de complicată, dacă ne referim la originea și evoluția ei.

Delta este opera Dunării, Mării, vîntului, curenților și vegetației la care se adaugă lipsa mareelor din Marea Neagră. Formație cuaternară, istoria ei se leagă de o lăsare subsidentă locală a zonei nord dobrogene și de eustatism (transgresiuni și regresiuni) care au implicat procesele complexe de sedimentare și aluvionare pe locul unui vechi golf marin.

După anul 1950 studiile tehnice întreprinse pe baze de foraje au dat posibilitatea cercetării depozitelor deltaice din fundament, fapt care a condus la stabilirea etapelor de formare ale deltei. De aceste probleme s-au ocupat mulți cercetători, direct sau indirect, care au elaborat numeroase studii. În ordine aproximativ cronologică menționăm pe G. Munteanu-Murgoci, Gr. An-


DELTA DUNĂRII
0 4 8 12 16 Km
Ostrovul
Chilia Veche
GRINDUL CHILIA
GRINDUL LETEA
Periprava
Letea
C.A. Rosetti
Cardon
Pardina
Tatanir
Mila 23
Lacul Furtuna
Ceatalchioi
Pătlăgeanca
TULCEA
Tudor Vladimirescu
Ilganii de Sus
Partizani
Ilganii de Jos
Maliuc
Gorgova
Lacul Gorgova
Crișan
BR. SULINA
DUNĂREA VECHE
SULINA
can. Sulina Nouă
Nufăru
Victoria
Malcoci
BR. SF. GHEORGHE
Bestepe
Mahmudia
L. Isac
GRINDUL CARAORMAN
Caraorman
L. Lumina
L. Puiu
L. Roșu
Valea Nucarilor
Iazurile
Calina
Sarinasuf
Murighiol
Plopul
Dunavățu de Sus
Dunavățu de Jos
can. Lipovenilor
I. Popina
Golful Fundea
L. RAZELM
GRINDUL SĂRĂTURILE
GRINDUL CRASNICOL
Sfîntu Gheorghe
L. Dranov
can. Dranov
Perișor
Capul Iancina
Capul Doloșman
Insula Sacalin
MAREA NEAGRĂ
LEGENDA
Municipiu, reședință de județ
Oraș
Comună
Sat
Cale ferată
Drum modernizat
Drum local
Canal
Hotel
Popas turistic
Cabană
Cherhana
Muzeu
Monument istoric
Ruine
Rezervații și refugii naturale
Port
Far
Graniță de stat
Zone îndiguite și desecate

tipa, C. Brătescu, G. Vâlsan, G. Năstase, I. Petrescu, Al. Codarcea și M. Paucă, I. Atanasiu, N. Popp și N. Ionescu, N. Liteanu, A. Pricăjan și G. Baltac, A. C. Banu și L. Rudescu, I. Popovici și mulți alții.

Pentru cel care vede prima dată Delta, pentru turistul contemporan, lucrurile par că au fost totdeauna așa cum sînt acum : hoteluri, cabane, case de adăpost, sate cu lumină electrică, ferme zootehnice, bacuri dormitoare, mașini care seceră belșugul de stuf, vapoare, gîrle și bălți rectificate, canale, culturi de cereale, chiar viță de vie pe unele grinduri, pomi fructiferi, diguri și diferite construcții ale unor institute de cercetări care apar în peisajul apă-grind al deltei, ori pe laturile sale, toate îmbogățind în mod spectaculos patrimoniul acestui colț original al pămîntului românesc.

Dar cum arăta acest univers altădată ? Iată care-i era imaginea mărturisită de un bun cunoscător : „În trecutul nu prea îndepărtat, dar care, prin comparație, pare totuși atît de departe în timp, Delta Dunării era una din cele mai puțin dezvoltate regiuni geografice ale țării. Oamenii muncii, pescari harnici, care deseori trebuiau să înfrunte vitregiile naturii, duceau o viață grea în vechea orînduire, fiind la cheremul negustorilor și cămătarilor. Cît privește analfabetismul, datorită faptului că școlile erau puține și necorespunzătoare, cuprindea, după însăși statisticile oficiale ale burghezo-moșierimii, 80% din populația Deltei. An de an apele rupeau sau treceau peste digurile slabe, acoperind drumurile de acces, ajungînd în mai toate satele pînă la temelia caselor fragile“ [1].

Pentru îmbunătățirea condițiilor de viață și muncă grija deosebită a fost de a nu strica prin modificările introduse, echilibrul acestei fragile opere ; concomitent păstrarea pe cît posibil a monumentelor naturii, a ceea ce este util pentru știință în regim natural. Au fost organizate o serie de rezervații și refugii naturale (circa 40 000 ha) unele de mari proporții, permanente : Roșca—Buhaiova—Merhei—Hrescica, încadrată în Delta fluvială (15 400 ha), cuprinzînd variate aspecte — mlaștini, ghioluri cu plaur, grinduri, gîrle etc. Rezervația Roșca—Letea a fost inclusă din anul 1979 în rețeaua mondială a rezervațiilor biosferei, decizie luată în cadrul programului internațional de studii

[1] I. Popovici, *Delta Dunării*, Centrul de multiplicare al Universității, București, 1979, pp. 121—122.

„Omul și biosfera“ de pe lîngă UNESCO, ca o recunoaștere a importanței științifice excepționale. Acest monument al naturii conservă echilibrul ecologic al elementelor de floră și faună în parametrii inițiali; de un interes deosebit este pădurea de stejari, cu aspecte subtropicale, dezvoltată pe dunele de nisip de pe Ostrovul Letea, iar în hățișul vegetal al ghiolurilor și gîrlelor poate fi întîlnită cea mai mare colonie de pelicani din cuprinsul Europei. Este una din cele 177 de ecosisteme reprezentative de pe suprafața Terrei. Rezervația Sf. Gheorghe —Padele — Perișor — în Delta fluvio-maritimă (14 200 ha), loc de popas și cuibărit pentru multe specii de păsări; Periteasca — Leahova — Gura Portiței, în complexul lacustru Razelm (3 900 ha). Rezervațiile mici, unele cu caracter temporar ca: insula Popina din lacul Razelm, Marchelu, Săraturile de lîngă Murighiol și Istria — Sinoe sînt destinate tot cuibăritului și migrațiilor păsărilor.

Accesul în rezervațiile naturale este permis numai cu autorizație din partea Academiei R.S.R. — Comisia monumentelor naturii — și sînt interzise: vînătoarea, tulburarea liniștii, focul, colectarea materialului biologic, instalarea corturilor (Conform Legii nr. 9 din 1973, privind protecția mediului înconjurător).

Dar Delta nu este numai „raiul păsărilor“ un ținut al apelor, stufului, cu unicile lor farmece, destinat turiștilor. Ea este locuită de o populație veche cuprinsă (afară de cea din orașul Sulina) în 26 de sate răsfirate pe grinduri ori în lungul brațelor Deltei. Între structura întinsă a satelor de odinioară și cele de astăzi deosebirile sînt mari; satul de ieri a rămas mai mult în amintire, cel de astăzi a intrat în permanența metamorfozelor succesive mergînd pe drumul împlinirilor, totuși purtător în fizionomia sa a specificității structurii deltaice — sate piscicole, piscicole-agricole, ori cu funcții turistice.

Peste împărăția stufului și sălciilor, peste întinsul luciului de ape unificate cu albastrul cerului, se ridică din loc în loc stîlpii cu armăturile puternice ale unor fire care poartă kilowații de energie cu tonalitățile luminii și forței. Toate satele reședință de comună — ca și multe din celelalte localități rurale — au fost electrificate, ceea ce a permis înzestrarea lor cu centre de radioficare, cinematografe, spitale, farmacii, școli, cămine culturale etc.

Valorificarea complexă a Deltei a dus la apariția unor noi întreprinderi și așezări omenești legate de piscicultură și recoltarea stufului ca ramuri principale și specifice ale economiei, apoi a agriculturii, silviculturii, zootehniei și turismului ca ramuri complementare. Nu numai atît, dar pe cîmpul Săraturile funcționează

experimental și o instalație pentru captarea energiei solare și eoliene.

Conținînd și aspecte ale preocupărilor de viață tradițională, atribut nedespărțit de mediul local, s-a trecut la reorganizarea pe noi temelii a muncii în adevărata ei vocație. Bunăoară, în localitatea Maliuc — un adevărat orășel ca fizionomie — a luat ființă în 1953 un centru de cercetări științifice. Activitatea piscicolă și alte activități sînt dirijate de centrala „Delta Dunării" din Tulcea. Ținînd seama că Delta este cea mai importantă regiune piscicolă a țării noastre, aici aflîndu-se dealtfel centrele de prim ordin pentru colectarea și prelucrarea produselor piscicole — Tulcea, Sulina, Jurilovca — s-au stabilit terenurile piscicole și s-au luat o serie de măsuri pentru protejarea și dezvoltarea lor. Lucrările de amenajări piscicole efectuate după un anumit program, care se integrează în înnoirile de ansamblu ale Deltei, au dus la schimbarea unor tente ale peisajului. Pepinierele piscicole au căpătat o largă dezvoltare, întinzîndu-se pe mii de hectare (Stipoc, Obretin, Calica, Sarinasuf ș.a., apoi centrele experimentale (Caraorman, Maliuc), crescătoriile sistematice furajate (Murighiol, Popina II) și alte întreprinderi (centrul de icre de șalău de la Enisala, centrul sturionicol de la Bălteni) au determinat nu numai o puternică creștere a producției de pește, dar au schimbat tehnica exploatării și sporirea punctelor piscicole, cele mai importante fiind la Sulina, Sf. Gheorghe, Mila 35, Mila 23, Crișan, Perișor, Jurilovca.

Schimbări importante s-au înfăptuit și în modul de folosire a stufului, bogăție înscrisă în economia Deltei ca o ramură primordială. Suprafețele stuficole compacte de aici sînt unice în „*lume*" (260 000 ha). Neutilizat altă dată decît în scop local (garduri, combustibil, furaj) după anul 1948 s-a trecut la valorificarea stufului pe plan industrial, explotarea făcîndu-se mecanizat. Condițiile de creștere au fost substanțial îmbunătățite prin organizarea de incinte stuficole, aplicîndu-se astfel un regim dirijat, cu mare randament. Amenajările stuficole au implicat operațiuni de îndiguiri — peste 100 km, canale circa 650 km — desecări temporare, inundare dirijată (așa cum s-a experimentat la Păpădia, Rusca și Maliuc), ceea ce a dus la prefacerea unor elemente ale peisajului natural, însă fără alterarea elementului de pitoresc, aceiași culoare, muzicalitate și armonie degajîndu-se pe fondul general al tabloului deltaic.

Domeniul forestier degradat în trecut a fost reîntregit prin lucrările de sistematizare înfăptuite, completarea golurilor, îm-

4 — Portret de plai românesc 202

pădurirea nisipurilor cu multe arborete artificiale, mai ales plopi negri-hibrizi, plantații de cătină, alți arbuști.

Imaginea reînnoită a Deltei se remarcă îndeosebi în localitățile și punctele principale de interes turistic. Astfel, pe fiecare braț dunărean, turnate parcă în tipar local, se află locuri de popas: hotelurile de la Maliuc, Crișan, Sulina cabanele (Ițgani, Uzlina) ca și cele de pe lîngă cherhanele, campingul modern de la Murighiol, amplasamentele pentru corturi de la Maliuc, Mila 23, Crișan, Sf. Gheorghe ș.a. toate constituie argumente în recunoașterea calității transformărilor mereu amplificate.

Ne-am obișnuit cu imaginea actuală, cu aura ei romantică, dar această imagine este de dată recentă, de cîteva decenii, doar hărțile topografice din anii 1830, 1856, 1883, 1910 și chiar cele din perioada 1953 — 1959 construite pe baza unor cercetări de amănunt (A.C. Banu, L. Rudescu, 1965), sînt martorii cei mai credincioși ai schimbărilor de mari proporții care au avut loc în cuprinsul Deltei și în zonele limitrofe.

Evocările unor aspecte nu conving întotdeauna, dar hărțile crează imagini și te fac să prețuiești mai mult ceea ce vezi. Delta este un mediu în care lupta permanentă se duce în amestecul de apă și uscat, într-o neîncetată căutare de echilibru. Cînd oglinda apei se ridică, conturul grindurilor fluviatile și cordoanelor maritime se restrîng ; se extind însă în dauna apei în funcție de cantitatea de aluviuni aduse de brațele Dunării în diferite perioade de timp. La vîrful deltei, la Pătlăgeanca, debitul mediu anual este de 6 300 m^3/secundă, iar substanțele solide din apă de 340 g/m^3, adică 2 140 kg aluviuni pe secundă pot modifica aspectul deltaic atît în ceea ce privește înaintarea către est, pe platforma continentală a Mării Negre, cît și în interior. Dacă tumultul de apă era sălbatic nestăpînit și puțin cercetat altădată, într-un timp numai de ordinul a cîtorva zeci de ani a cunoscut transformări marcante, înscriindu-se pe linia mereu ascendentă a progresului economiei întregii țării.

Tulcea — poarta de intrare în Deltă

In împărăția gîrlelor, canalelor, brațelor, mlaștinilor, japșelor, ghiolurilor, grindurilor fluviale și marine se poate pătrunde fie venind pe mare, fie pe Dunăre, ori pe uscat prin Tulcea numită altădată „Orașul morilor de vînt". Să ne oprim deocamdată la această intrare. Dacă ai spune cuiva cum arăta cu treizeci de ani în urmă, ar crede că faci o regretabilă confuzie, ori o glumă.

Iată tabloul, dintr-un trecut nu prea îndepărtat, zugrăvit de Fănuş Neagu: „Tulcea, poartă de intrare în deltă şi cel mai de seamă centru piscicol al României, purta amprenta unui oraş oriental, cu atmosferă rîncedă; bazare, misiţi, cerşetori, mahalale mizere, cîrciumi cu reputaţii dubioase, şarlatani şi borfaşi, căpitani de vapoare fără vapoare — într-un cuvînt o alcătuire pestriţă, roasă de foame, insalubră, care se măcina încet şi sigur în umbra minaretelor aurite şi a unui trecut cu strălucire în vechime. Singura formă de industrie erau nişte ateliere pentru mici reparaţii navale şi altele în care fete sărace, cu cozi lungi şi groase împleteau covoare, ofilindu-şi tinereţea, visînd deasupra urzelei să le fure un marinar poposit dintr-o insulă cu denumire exotică pururea înăbuşită în taine"[1]. Păstraţi în minte acest chip al Tulcei care nu este cu nimic exagerat şi comparaţi-l cu cel de azi. Deosebit de interesantă este succesiunea etapelor geografice prin care a trecut acest municipiu.

În anii construcţiei socialiste oraşul a înregistrat prefaceri totale, răspunzînd cerinţelor de o altă manieră, înnoitoare, păstrînd însă vestigiile istorice valoroase şi redimensionînd vechile forme industriale cu caracter tradiţional, exercitate odinioară în mod empiric. Aşezat din timpuri foarte vechi la o încrucişare de drumuri pe apă şi pe uscat, pe urmele unei cetăţi fortificate cu numele de Aegyssus — din secolul al VIII-lea î.e.n. — după cum mărturisesc rezultatele cercetărilor arheologice din Dealul Taberei — Tulcea, cu titulatură modestă de punct strategic şi vad comercial în antichitate, evul mediu şi perioada capitalistă oraşul s-a dezvoltat lent sub raport economic. Numele actual este menţionat pentru prima dată în 1650, în însemnările de călătorie ale lui Evlia Celebi, învăţat de origine turcă. Înfloriri şi decăderi economice, după natura împrejurărilor istorice, a cunoscut în toate timpurile, însă faţa de tîrg nu i s-a schimbat decît după Eliberarea patriei, cînd, treptat, îmbracă funcţia industrială, ceea ce are ca rezultat şi creşterea continuă a numărului populaţiei. În 1899 avea numai 18 880 de locuitori, iar în 1948 numărul acestora se ridică la 21 642, în 1981 (1 iulie) datele statistice ne arată 70 219, împreună cu localitatea componentă Tudor Vladimirescu de peste Dunăre cu 900 de locuitori.

În întreprinderile industriale din Tulcea lucrează în prezent circa 45% din totalul populaţiei active. Principalele unităţi industriale — multe valorificînd produsele Deltei, — sînt concen-

[1] Fănuş Neagu, *Prefaţă şi legende*, la lucrarea *Delta Dunării*. Edit. Meridiane, Bucureşti, 1963, pp. 7—8.

trate în partea de nord-est, formînd o zonă industrială, aproape de port şi de gară. Dacă în trecut nu avea decît 2—3 ateliere de reparaţii, astăzi are nu mai puţin de 12 obiective industriale de mari proporţii, unele fiind dintre cele mai reprezentative din ţară, cum este Întreprinderea de industrializare a peştelui, cu o fabrică de conserve de peşte şi cu antrepozite frigorifice. Aspectul industrial nou al municipiului este reprezentat mai ales prin Combinatul metalurgic, Întreprinderea de construcţii şi reparaţii nave şi utilaje, Întreprinderea de prelucrare şi industrializare a legumelor şi fructelor, Fabrica de cherestea, Fabrica de produse lactate, Fabrica de brînzeturi şi îngheţată, Fabrica de prelucrare a marmurei şi pietrei de construcţie, din partea de est a oraşului, Fabrica de confecţii, Portul mineralier, Abatorul, Fabrica de pîine, Centrala industrială „Delta Dunării", Întreprinderea poligrafică, spre a nu enumera decît pe cele de prim ordin. Produsele industriale sînt solicitate în toată ţara cît şi în străinătate : alumina calcinată, conservele de peşte din Deltă şi oceanic, cele de legume şi fructe, de asemenea feroaliajele, panourile de stufit pentru întreprinderile de construcţii, placajele de marmură ş.a. Profilul industrial se completează cu ateliere şi secţii ale cooperaţiei meşteşugăreşti care realizează o serie de produse, unele cu specific local.

La toate aceste mari înfăptuiri economice s-au adăugat concomitent şi noi construcţii urbanistice. Cînd ajungi la Tulcea, venind cu vaporul ori cu trenul, ceea ce te impresionează, în primul rînd, sînt amenajările portuare şi ale gării. Panorama complexului portuar, de pe terasa inferioară a Dunării este constituită din mai multe unităţi recent construite : un port maritim care serveşte pentru aprovizionarea cu bauxită şi diferite minereuri, la care acostează vase cu un pescaj de circa 10 m ; un port pentru navele fluviale, altul comercial cu trei dane şi portul pescăresc. În apropierea gării feroviare, într-o clădire deosebit de aspectuoasă se află portul de călători.

Pe latura sudică a cheiului, lat şi bine întreţinut, în locul unor cocioabe sărăcăcioase şi a unui hotel mic şi tot pe atît de respingător se înalţă astăzi un ansamblu de construcţii moderne cu spaţii comerciale, magazine mari, restaurante, unităţi prestatoare de servicii, complexe sportive şi hoteluri de mari dimensiuni. Mai spre sud, pînă pe suişul dealului pe care erau morile de vînt — Dealul Morilor — care-i face pavăză oraşului, se întind cartierele noi, cu dotări tehnico-edilitare necesare, subliniind o altă existenţă prin aceste locuri.

Sulina — orașul din capătul de est al Deltei

Acolo unde apele brațului mijlociu al Dunării se contopesc cu ale Mării, pe o limbă de nisip, se ridică un oraș între ape, o mică Veneție românească — Sulina — a cărui întindere nu se poate surprinde mai bine decît de pe platforma farului construit în 1802, rămas în oraș prin avansarea Deltei pe platforma continentală a Mării Negre, țărmul fiind în prezent la o distanță de 1,5 km ; necesitățile de navigație au impus construirea altui far, dar și acesta urmează soarta primului. Pe un grind al canalului care prelungește brațul Sulina spre larg, pentru securitatea navigației se construiește un alt far. Despre orașul-port Sulina se amintește de multe ori cînd intră în discuție Delta Dunării și mai ales hotarele țării. Este localitatea urbană cu poziția cea mai estică din țara noastră, așezată pe meridianul 29°41'24".

Te poți apropia de Sulina pe calea fără pulbere a mării, ori pe cea a brațului Dunării, pe uscat doar pe drumul „insubmersibil" construit de curînd pe partea dreaptă a brațului Sulina, dar cu unele mici întreruperi, drum care leagă orașul Sulina de municipiul Tulcea. Este orașul al cărui intravilan are cea mai redusă altitudine din țara noastră (2,5 m). Decorul marginal nu este variat, chiar monoton, dar taina acestui petic chemător de pămînt românesc o descoperi dacă pătrunzi în interior. Orașul-port își întinde vatra de-a lungul brațului dunărean Sulina, mai mult pe partea lui dreaptă, cum mergi spre Mare ; pe stînga sînt înșirate clădirile unei cherhanale, cîteva acareturi care țin de ele și atelierele serviciului de navigație. Simți că te apropii de punctele de colectarea peștelui după mirosul specific.

Documentele istorice îi menționează existența prin secolul al X-lea, cu titulatura de Solina, după cum se arată în „De administrando Imperio", lucrarea împăratului Bizanțului Constantin al VII-lea Porphirogenetul (913 — 959). Trecutul Sulinei este fără însemnătate, nebulos, pînă în 1856 cînd împrejurările istorice solicită o ieșire directă la Mare și încep lucrările de amenajare și întreținere a canalului navigabil. Lucrările hidrotehnice efectuate pentru adîncirea canalului au lărgit și cheiul, adăugîndu-i aluviunile rezultate, astfel că acesta se întinde acum peste 5 km, consolidat însă ulterior cu beton armat. Paralel cu strada desfășurată pe chei (str. Deltei) care este principala promenadă a zonei comerciale, întîlnim cîteva artere modernizate, unite prin altele perpendiculare — însumînd în total 30 km lungime ; în capătul sudic al acestora din urmă începe împărăția stufului și pa-

purei. Totul pare neobişnuit, pentru o clipă nu ştii ce să crezi pînă te deprinzi cu atmosfera locală. Terenul statornic se întrerupe repede, faţa lui schimbîndu-se în verde vara şi ruginiu iarna. Să ne purtăm închipuirea la peisajul urbanistic al Sulinei în deceniile trei şi patru al secolului nostru ; un mic tîrg cu funcţie de asigurare a navigaţiei prin lucrări de curăţire a canalului.

Lîngă căsuţele modeste, unele cu trecut istoric, care şi-au păstrat arhitectura lor cu iz oriental, cu geamlîc ori balcoane de fier forjat, se înalţă svelte, cu multe etaje, construcţiile de blocuri de locuinţe, semnul înnoirilor. Modernizarea urbanistică se simte pretudindeni ; recentele dotări tehnico-edilitare indică superlativele prezentului. Populaţia a crescut simţitor ; numărul locuitorilor s-a ridicat de la cîteva sute la finele secolului al XIX-lea la circa 5 000. Clocotul omenesc pătrunde în toate părţile, poarta de intrare pe Dunăre se dezvoltă rapid ştergînd urmele trecerii prin secole. Străbătîndu-i străzile este greu să-ţi imaginezi cum arăta cu ani în urmă localitatea unde se încrucişează drumurile Oceanului Planetar cu ale continentului stăpînit de „împăratul fluviilor europene".

Vechiul „punct pescăresc" — fiindcă avea şi această funcţie cîndva — dispune azi de unităţi industriale şi comerciale moderne, de capacităţi de producţie meşteşugăreşti, de o largă reţea şcolară, de la creşe şi grădiniţe pînă la liceu, de instituţii sanitare cu cabinete modern utilate, casă de cultură, biblioteci, cinematograf, şi alte noi unităţi. Funcţiile economice sînt cele ale unui oraş-port fluvial şi maritim, altă dată mărginite doar la un pescuit rudimentar şi tranzit portuar ; amplificîndu-se considerabil cele existente au apărut şi altele noi reprezentate în principal prin piscicultură, tranzit portuar, industrie navală şi turism. O fabrică de serve de peşte, un antrepozit frigorific, o fabrică de guanină, atelier de reparat nave, atelier de reparat unelte pescăreşti, depozit de produse petrolifere, atelier de covoare orientale, toate au îmbogăţit peisajul antropic, plin de lumină şi farmec al oraşului dintre ape. Prevederile Decretului nr. 294 al Consiliului de Stat din 5 august 1978, îi stabilesc Sulinei regim de port liber (porto-franc) fără percepere de taxe vamale, fiscale şi impozit pentru mărfurile importate, exportate ori aflate în tranzit. Sulina se face cunoscută nu numai prin aspectele economice, ci şi prin plaja largă, cu nisip fin din lungul ţărmului maritim, care desfată privirea şi potoleşte setea de linişte. Ce-a fost odată a rămas în memoria trecutului istoric.

TINEREȚEA LITORALULUI

Este recunoscut de către toată lumea faptul că teritoriul țării noastre înglobează cele mai autentice caractere carpatice, dunărene și pontice. Marea Pontică (Pontus Euxinus) — după o veche denumire a Mării Negre — cea mai mare groapă tectonică din sud-estul continentului european, cu adîncimea maximă de 2 240 m (cît înălțimea maximă a Pietrii Craiului) strînge contribuția tuturor sistemelor hidrografice de pe teritoriul țării noastre și dirijează, în linii mari, caracterele eroziunii, influența ei întinzîndu-se departe.

Poarta de ieșire a țării noastre spre „Marea cea mare“ și mai departe spre întinsul Oceanului Planetar, o constituie Dobrogea, regiune străveche și permanentă locuire omenească, poate cea mai îndepărtată în timp din aria ponto-carpatică. Vechimea omului se suprapune aici unei vechimi geologico-geografice, dovedită pe de o parte de ruinele unor cetăți — Callatis, Tomis, Histria ș.a. — și descoperirile arheologice recente, pe de altă parte de rocile care ies la zi de sub pătura groasă de loess. Unitățile naturale se întind în Dobrogea de la nord la sud, asemănătoare unor benzi, distingîndu-se astfel Dobrogea Dunăreană, Dobrogea Centrală și Dobrogea Maritimă. Dobrogea apare ca o întîlnire a celor trei sisteme organic legate între ele, dar fiecare trăiește în formele particulare de relief, în puterea climei, dar mai ales în jocul apelor Dunării și a Mării.

Toate plaiurile dobrogene îmbracă un aspect nou, privirile însă ne sînt atrase mai ales de imaginea celor din muchea de est, de către Mare ; omul timpurilor noastre a transformat mai pregnant ca nici într-o altă parte peisajul natural, organizîndu-l în chipul unei opere de înaltă ținută artistică.

Litoralul,[1] sau cu un termen plastic „Cetatea soarelui“, cu plenitudinea lui de forme, îmbină astăzi belșugul darurilor naturii, cu farmecul localităților care par că se țin lanț în sectorul Capul Midia — Vama Veche. Cel care a călcat pe coasta Mării cu 30 — 40 de ani în urmă nu va mai putea recunoaște Mamaia, Constanța, coasta de la „Movilă“[2] plină de scai și tufe de cătină, cu alunecări în trepte și nici cea de stepă stearpă, arsă de săgețile nemiloase ale soarelui, dintre Mangalia și Eforie. Punerea în valoare a litoralului se datorește printre altele poziției, orientării spre est, cît și cantității anuale de calorii, peste 2 280 ore de soare anual. Peisajul actual, care apare ca un decor de mare spectacol, te face să te crezi într-un ținut străin, fie de pe Coasta de Azur, fie cel de la Copacabana, ori de la Miami din Florida ; parcurile, lacurile artificiale, blocurile variat colorate, cu numeroase etaje, ca și vilele stațiunilor noi, oriunde îți descoperă taina neastîmpărului imaginației și măiestriei tehnico-artistice. Pe drept cuvînt litoralul este denumit „Riviera românească“ cu constelația ei de stațiuni în scenarii diferite. „Socialismul a devenit definitoriu pe aceste meleaguri prin capacitatea de metamorfoză adîncă a materiei, a condiției profesionale și morale a omului. Locuri pustii, tîrguri palustre sau pierdute așezări pescărești își schimbă în mod miraculos fizionomia, căci industria aduce orașe noi, cultură, sănătate și urbanism“[3].

Mangalia

Pe o faleză alcătuită din loess și formațiuni calcaroase sarmatice, crestată de prezența unui lac — lacul Mangalia — bătută necontenit de valuri, cînd năprasnice în timpul iernii, cînd potolite

---

[1] Zona de litoral, unitate bine definită, complexă, este interpretată greșit cîteodată în unele lucrări ; menționăm mai departe principalele elemente componente ; *coasta* este fîșia de uscat vecină mării, cu faleze terase de abraziune, plaje, mlaștini, lacuri ; *regiunea precostală* se desfășoară în afara coastei pînă unde se constată influența mării ; *țărmul* reprezintă porțiunea de teren relativ îngustă supusă direct și continuu acțiunii valurilor ; *marginea continentală* este porțiunea permanent submersă și delimitată aproximativ de izobata de 200 m constituită la rîndul ei din *platforma continentală* și *povîrnișul continental*.

[2] Numele vechi al localității Eforie Sud, după numele unui mare proprietar — I. Movilă. El este cel care construiește pentru prima dată pe țărmul lacului Techirghiol o instalație pentru băi — de aici titulatura de „Băile Movilă“.

[3] A. Rădulescu, I. Bitoleanu. *Istoria românilor dintre Dunăre și Mare, Dobrogea.* Edit. științifică și enciclopedică, București, 1979, p. 380.

murmurînd ușor sub spumă vara, apare noua stațiune balneoclimaterică și port — *Mangalia*, așezată pe urmele unei cetăți năruite de dalta vremii — Callatis — care a tras dungă adîncă cîndva în istoria îndepărtată. Mangalia se relevă printr-o serie de aspecte particulare, unele cu caracter de unicat. Natura din jurul orașului este potolită, clima blîndă de tip maritim, cu o primăvară timpurie cum nu se află în alte părți în cuprinsul țării noastre, toamnă lungă cu cer senin, iar în timpul iernii, în luna ianuarie (care de obicei este cea mai friguroasă) foarte rar se înregistrează temperaturi sub O°C ; vara căldurile sînt domolite de briza mării, totul creîndu-ți imaginea unei lumi exotice, de undeva din zona mediteraneană. Doar primăvara vîntul unduiește din cînd în cînd, venind dinspre largul mării ridică de pe plajă nori subțiri de nisip fin pe care-l așterne în lungul coastei. Climatul potolit, plăcut al regiunii Mangaliei nu se poate pune numai pe seama poziției ei sudice în cadrul țării, calitățile-i sînt amplificate și de mulțimea izvoarelor — circa 30 la număr — cu ape termale sulfuroase răspîndite pe fundul Mării și care ridică temperatura mediului ambiant.

Istoria acestei alcătuiri umane care se întinde în spațiul a două milenii și jumătate, nu a fost deplin cunoscută decît atunci cînd, cercetîndu-se adîncurile mării pentru punerea temeliei digurilor de apărare ale noului port, s-a constatat existența unor prețioase documente de epocă.

Construcțiile de pe faleză, cu aspectele variate, ridicate în ultima perioadă de timp, rod al fanteziei arhitecturale, au schimbat cu totul înfățișarea vechii localități, vestindu-se din depărtare pe linia orizontului, fie atunci cînd vii din largul mării, fie de pe uscat. Mangalia, cu caracter rural în trecut, a devenit un oraș cu funcții multiple : orașul încrucișărilor de drumuri, al turismului, balneoclimatologiei, cu complexe sanatoriale avînd cele mai moderne instalații, al amintirilor (prezente în muzeul arheologic) completîndu-și fizionomia economică și ca oraș-port de trafic internațional, cu un șantier naval specializat în construcția de nave de mare tonaj. Cargourile sub cele mai diferite pavilioane ancorează azi la țărmul unde nu puteau intra altădată decît corăbiile cu pînze ale negustorilor din Levant. Ca urmare a renașterii economice, a realizărilor intervenite, numărul populației a crescut simțitor ; dacă în 1964 Mangalia avea 7 300 de locuitori, în 1981 numărul acestora s-a ridicat la 28 206.

Litoralul de la Mangalia la Eforie sud

Salbei de stațiuni ce se înșiră ca o diademă gigantică și multicoloră pe litoralul Mării Negre din acest sector nu i se găsește pereche în tot cuprinsul ținuturilor din sud-estul Europei. Realizările de aici par a ține de domeniul basmului, basm care ar putea începe astfel: a fost odată ca niciodată un țărm pustiu bătut de vînt și valuri fără odihnă, cu mlaștini ori lacuri lunguiețe din loc în loc, iarna înecat de nămeții zăpezilor suflate de Crivăț, iar vara arse de dogoarea soarelui. Pe tot întinsul nici țipenie de om, doar mugetul sinistru al mării prevestind cîte odată urgia. Mai încolo de țărm din urma turmelor de oi, norii de praf înecau zarea... Un colț de lume părăsit... și poate așa ar fi rămas multă vreme în starea lui naturală.

La cîțiva ani după ce flăcările celui de-al doilea război mondial s-au stins, litoralului i-a fost dat să-și schimbe structura. Transformările inedite și spectaculoase s-au înfăptuit atît în temeinicia naturii coastei cît și a liniei de țărm. Amenajările și înnoirile regiunii nu constau numai în nivelarea accidentelor stratului de calcar sarmatic din faleză învelit de o pătură groasă de loess, ci și în perfecta organizare a spațiului, a ridicării elegantelor hoteluri, sanatorii și vile, a satelor de vacanță, a complexelor comerciale, lacurilor antropice și parcurilor în fața cărora admiri vrednicia, inteligența și ingeniozitatea. Așezate cu fața spre Mare, multe din ansamblurile arhitecturale balneoclimaterice deschid perspective spre plajele lărgite artificial, spre „albastrul infinit" către care își ia sborul imaginația.

În peisajul litoralului, la nord de Mangalia, pe covorul de iarbă verde se înalță clădirile stațiunii *Saturn*, unde hotelurile „Hora", „Balada", „Sirena", „Atena", și „Diana" modelează linia orizontului. Satele de vacanță „Delta" și „Dunărea", completează bogăția peisajului local. Mai spre nord, continuînd seria noilor edificii, stăpînește un sector de litoral, odinioară fără nici o însemnătate, stațiunea *Venus*, cu aspect idilic, adevărat complex de artă distribuit în jurul unui lac. Cercetările de dată recentă au dus la identificarea unui depozit de nămol de turbă care poate fi utilizat în scop balnear.

Stațiunea Aurora una din cele mai renumite, se încadrează administrativ, ca și cele menționate anterior, în Mangalia Nord; este un produs al muncii omenești, util și frumos. Complexul „Cătunul" construit în stil dobrogean tradițional, îi dă o notă aparte, cucerind admirația prin spectacolele folclorice, care au loc aici.

În pitorescul impresionant, se înscrie cu temei, deopotrivă și stațiunea *Jupiter* ; faptul nu este surprinzător, cunoscut fiind programul schimbării naturii litoralului. Terenul de către vest de plajă acoperit de petice de păduri, livezi de piersici și vii, sfidează pornirea stepei pe care fierul plugului a răscolit-o adînc spre a o fertiliza. Lacul artificial Tismana — din centrul stațiunii — oglindește siluetele sărbătorești ale hotelurilor și celorlalte instituții. Satul de vacanță „Zodiac" care se încadrează în aceiași unitate, reprezintă una din cele mai frumoase opere ale genului ; armonia care se degajă din împlinirea lui îi imprimă strălucirea unei expresii artistice ce nu se repetă în altă parte, adusă de dezvoltarea vieții prin aceste locuri.

În familia stațiunilor litorale, *Neptun* apare în jocul de umbre și lumini cu o formă ultramodernă prin varietatea clădirilor sale. Poartă numele zeului mării din mitologia romană — Neptun — fiul lui Saturn și frate cu Jupiter și Pluton. Pădurea Comorova — prin care se face intrarea în stațiune — pădure de silvostepă, cu lacul din interiorul ei, întregește decorul antropic. Istoria stațiunii ca și a celorlalte este scurtă, actul de naștere are dată recentă — și aici totul este adaptat cerințelor moderne (centru balneologic, hoteluri, vile, restaurante, teatru, sat de vacanță ș.a.).

La sud de capătul dinspre mare al lacului Tatlageac, acolo unde faleza se înalță cu circa 20 m se află stațiunea *Olimp*, alcătuită din două ansambluri de clădiri elegante care prin profilul lor introduc cu adevărat ideea de măreție. Un aspect variat, pe un fond încîntător le este caracteristica.

De la înălțimea odihnitoare a hotelului cu 14 etaje — prestigioasă realizare arhitecturală a timpurilor moderne — descoperi spre vest, pe o zi senină de vară, tonalitățile morfologice ale unei părți din Podișul central al Dobrogei de sud, prinse în variatele culori ale culturilor cerealiere, iar spre est orizontul plat sprijinit pe valurile Mării, se constituie într-un proces de definire lentă a îmbinării armonioase a elementelor naturii. Olimpul, în totalitatea lui, apare ca sinteza epocii transformărilor de pe litoral.

Pe harta Dobrogei nici cînd, în trecut, nu a existat o stațiune balneoclimaterică cu numele de *Costinești*, locul unde lacul omonim vine în contact cu Marea. A intrat în circuitul stațiunilor de odihnă în epoca progreselor moderne, ca tabără internațională pentru tineret. Dintr-o coastă maritimă părăginită, cu faleza ruinată sub acțiunea valurilor și vînturilor a devenit o strălucitoare

podoabă a litoralului, risipind farmec în toate părțile prin arhitectura construcțiilor sale. Plaja largă, pînă la maximum 200 m, cu nisipul fin, argintiu, care susține legătura dintre coastă și apă este ispită vie pentru oricine.

Gruparea balneoclimaterică Eforie Sud — Eforie Nord

Amplasate în preajma lacului Techirghiol, Eforie Sud și Eforie Nord — localități mai vechi — o pulsație vie se întîlnește azi în fiecare din ele. Istoria lor este istoria unor sate mici de pescari, fără însemnătate, pe teritoriul de coastă maritimă al unor familii bogate.

Actul de naștere ca oraș al localității *Eforie Sud* poartă data de 1945 ; promovarea i-a fost favorizată nu atît de situația pe care o avea la Mare, cu faleza degradată, cît de factorii naturali de cură specifici lacului Techirghiol și mai ales nămolului sapropelic.

Ca așezare omenească vechimea ei duce mult în trecut. Cercetările arheologice au identificat diferite elemente care demonstrează existența unor așezări omenești tocmai din epoca neolitică. Exponatele din Muzeul arheologic local — înființat recent — arată că pe aici au trecut grecii, romanii și bizantinii. Documentele istorice menționează că Eforie Sud s-a constituit ca localitate prin anul 1898 ; ulterior s-au construit o instalație de băi calde în marginea lacului Techirghiol, iar pentru găzduire un hotel numit „Movilă". Stațiune balneară a fost declarată abia în 1928 ; începînd să fie solicitată mai mult, s-au clădit cîteva vile, extinzîndu-se totodată și teritorial. Lipsa apei potabile, a dotărilor tehnico-edilitare i-au stînjenit mult dezvoltarea.

Înnoirile substanțiale au început, îndeosebi, din deceniul al V-lea al secolului nostru ; funcția balneoclimaterică imprimată i-a stimulat intens modernizarea urbanistică. Dotările au început să corespundă cerințelor. S-a rezolvat problema apei curente, s-au construit peste 20 hoteluri, sanatorii, vile, piscine, stabilimente pentru băi, spații comerciale, magazine, restaurante, cofetării și altele. Activitatea culturală este sprijinită de cluburi, un teatru și un cinematograf în aer liber ; sportului i s-a asigurat o bună bază materială. Esteticul este sporit de bulevardele largi, plantate pe margini cu flori, de parcuri, grădini și spații cu vegetație bogată, bunuri recunoscute ca necesare sănătății,

ceea ce face ca stațiunea Eforie Sud să fie denumită „oraș-grădină“ [1].

Faleza înaltă de circa 20—30 m era permanent supusă surpărilor și alunecărilor în urma ploilor de primăvară. Consolidarea falezei prin beton armat, înfrumusețarea ei, lărgirea și întinderea plajei cu ajutorul jetelelor, toate aceste lucrări de transformare majoră a litoralului au dus la extinderea firească a stațiunii și mărirea importanței ei.

Lacul *Techirghiol*, un fost golf marin, evoluat spre liman fluvio-maritim (cu o suprafață de circa 12 km^2, adîncimea maximă de 10 m, lungimea de 8 km și o lățime maximă de 4 km), a atras de mult atenția prin calitățile apei și nămolului său. Cercetări științifice asupra hidrologiei lui, care să ridice vălul necunoscutului, nu s-au întreprins decît în ultimile decenii, anterior își făcuse loc în regiune basmul, cu turcul Techir. „Oricum, proprietățile curative ale nămolului au făcut de mult ca stațiunea Techirghiol să devină renumită și apreciată nu numai în țară, dar și în străinătate. Cu decenii în urmă, bolnavii veneau aici de la sute de kilometri depărtare cu căruțe, locuiau în corturi pe malul lacului și făceau băi de nămol fără nici o supraveghere medicală. Către sfîrșitul veacului trecut s-au ridicat primele clădiri de interes medical. Așezate la întîmplare, aceste clădiri erau construite în cea mai mare parte din lut. Prima instalație de „băi“ calde a fost amenajată în anul 1899, cînd pentru încălzitul nămolului se folosea un cazan de rufe“ [2].

Narațiunea ni se pare banală, dar acesta este tabloul de odinioară, transport cu căruța, dormit sub cerul liber și băi după dorință.

Stațiunea Techirghiol, după numele lacului, nu s-a reînnoit ca vecinele ei ; ea, putem spune, s-a născut din nou, proaspătă și viguroasă, transformînd „cazanul de rufe“ în instalații de băi moderne ; realizările din ultimul deceniu : sanatorii, bazine de înot, policlinici bine utilate, apoi vile, restaurante, debarcader, șalupe rapide ș.a. sînt rod al muncii neprecupețite. Acest peisaj înzestrat continuu cu noi elemente necesare, purtînd pecetea actualului, îl întîlnim pretutindeni în zona litoralului.

Eforie Nord — așezare veche, azi oraș modern și elegant cu hoteluri, vile cochete și spații diversificate de tratament este

---

[1] Athena Herbst-Rădoi, 1980.

[2] D. Popescu, Cl. Giurcăneanu, Șt. Stoenescu, Al. Pop, *Dobrogea — ghid*. Edit. Meridiane, București, 1964, pp. 153—159.

așezat pe faleza înaltă de 20—25 m a Mării și la capătul lacului Techirghiol. Construcția noilor edificii, dotările tehnico-edilitare care le-au însoțit, valorificarea resurselor naturale din arealul localității, toate au făcut să fie cunoscută în țară și străinătate.

Studiile geologice — geografice efectuate după 1948 au condus nu numai la o bună amplasare a numeroaselor construcții din interiorul orașului, dar și la lărgirea plajei, amenajarea unor instalații speciale, creării unui lac lîngă plajă, ceea ce a schimbat complet aspectul așezării balneare inițiată de Eforia spitalelor civile din București, la începutul secolului nostru.

Agigea, sat minuscul de pescari și păstori de altădată, a devenit astăzi port maritim comercial (Constanța-Sud-Agigea) la capătul canalului în construcție Dunărea-Marea Neagră. În această postură a intrat în istoria nouă a izbînzilor asupra unor elemente ale naturii.

Revitalizarea orașului Constanța

Municipiul Constanța, cu înfățișarea lui specifică de oraș-port pe litoralul Mării Negre, s-a integrat cu ani în urmă într-un vast cîmp de construcții, de prefaceri radicale redimensionat pe coordonatele marilor înfăptuiri urbanistice. Așa cum ni se dezvăluie astăzi o Constanță nouă, impozantă ctitorie a socialismului și una veche, plină de istorie și legendă, însă într-o deplină concordanță una cu alta, își definește pe deplin personalitatea de cea dintîi poartă maritimă a țării, „oraș-emblemă al litoralului românesc".[1] al noulea ca însemnătate portuară din lume.[2] Dar se pune întrebarea ce a fost oare odinioară pe aceste locuri, în zona de uscat, din marginea de vest a Mării Negre ?

În arcuirea largă a țărmului din acest sector se înscriu crestături adînci care conturează capuri, golfuri și mai rar limane, toate introducînd o accentuată variație a liniei de separare apă-uscat. Din capătul de sud al perisipului Mamaia coasta maritimă ia alt aspect decît la nord — începe faleza unde crește altitudinea, schimbîndu-se totodată alcătuirea geologică și dimensi-

---

[1] Ad. Rădulescu, C. Scorpan, Athena Herbst-Rădoi, Gh. Dumitrescu, *Constanța*. Edit. sport-turism, București, 1980, p. 48.

[2] Municipiul Constanța cuprinde toate localitățile dintre Capul Midia și Vama Veche.

unile plajei. Calcarele sarmatice larg ondulate, acoperite de o pătură destul de groasă de loess, opun rezistență inegală acțiunii valurilor și vînturilor ; unele intrînd în apa mării, iau aspect de peninsule, cum este Peninsula Constanța, care prin poziția ei creează adăpost golfului omonim din partea sud-vestică. Tocmai aici, cu 2 500 de ani în urmă, omul a găsit condiții favorabile pentru așezare statornică ; în faza inițială era probabil un sat care s-a mărit ulterior. Rezultatele cercetărilor arheologice recente au dovedit că golful a servit drept loc de escală și de schimb pentru corăbiile grecești care circulau la nord sau la sud pe Marea Neagră („emporion"). Cu timpul, crescîndu-i însemnătatea portuară, dar împrejurările istorice fiind vitrege, se impunea necesitatea apărării. În acest scop în partea de nord-vest a zonei peninsulare localnicii ridică un zid puternic, în celelalte laturi, spre Mare, zidurile cetății erau ideal suplinite de faleza abruptă, prăpăstioasă, foarte greu accesibilă ; cetatea bine împrejmuită de pe malul Pontului Euxin se dezvoltă treptat, de unde la început era dependentă de Histria, ulterior devine „oraș-stat independent". Grecii ridică numeroase edificii, schimburile comerciale se intensifică ca și viața meșteșugărească ; în timpul stăpînirii romane Tomisul se extinde teritorial, se ridică valuri de apărare, se sapă galerii subterane, progresează ca nici o altă cetate de pe malul Mării, devenind un însemnat centru politic, administrativ și cultural. Migrațiile popoarelor (geții, gepizii, avarii în secolul al VI-lea ș.a.), războaiele pe care trebuie să le poarte slăbesc puterea Tomisului și astfel începe decadența. Numele de Tomis al vechii cetăți, după cum dovedesc izvoarele istorice este de origine locală, deși a avut diferiți stăpînitori, și nu se schimbă decît în secolul al IV-lea cînd împăratul bizantin Constantin cel Mare denumește Constantiana un sat din apropierea Tomisului (unii cercetători spun că ar fi fost pe locul satului Anadalchioi). Integrat cetății i-a transmis acesteia numele — Constanze, Constantia, Constanța — așa cum apare scris ulterior pe diferite materiale cartografice. În timpul stăpînirii otomane timp de cinci veacuri, orașul Constanța — denumit de turci „Küstendge" — pierde mult din însemnătatea lui economică și urbanistică, se ruinează, încît diferite documente îl menționează sub formă de sat. „În anul 1834, Constanța era un morman de pietre răscolite. Nu mai rămăsese nimic din cetatea cu zidurile

crenelate din gravurile lui Hector de Bearu, datînd din 1828"[1]. O ușoară revenire economică a orașului începe după 1878 cînd avea o populație de circa 4 000 de locuitori. Ulterior este legat cu țara prin cale ferată, devine capitală de județ și intră în refacere portul Constanța. În timpul celui de al doilea război mondial bombardamentele au distrus multe din clădirile monumentale, fabricile și instalațiile portuare înfiripate între cele două războaie. Teritoriul orașului se mai extinsese și în afara golfului portuar și al Peninsulei Constanța unde era centrul politic și administrativ. Oraș-port de tipul Galațiului sau Brăilei, Constanța se deosebea de acestea doar prin faptul că ancorau la țărm vapoare de mare tonaj, în rest circiumi dubioase, prăvălii unde negustorii strigau în gura mare făcînd reclamă mărfii, cafenele unde se aranjau tranzacții, viața însă pulsa în funcție de port, de comerțul maritim. Nu se poate spune că nu existau și cîteva edificii, monumente mai reprezentative (Cazinoul construit între 1904—1909, Casa cu lei, Moscheia construită în 1910, Bazilica romano-catolică din 1885, Templul mozaic ș.a.), ca și unele elemente tradiționale, dar acestea erau puține după cum arată documentele de epocă. La Mamaia erau 3—4 vile și un restaurant, încolo stăpîneau întinderile valurile de nisip pe care vîntul le muta din loc în loc. Litoralul își păstra măreția lui nezdruncinată de gredere, macarale, ori alte utilaje, dărîmîndu-se pe ici pe colo odată cu unele locuințe. Acesta este tabloul a ceea ce a fost odată pe aceste locuri, tablou destul de sumbru al Constanței antebelice. Oraș cu o îndelungată existență, cu o bogată istorie, a fost supus în ultima perioadă de timp la puternice transformări, tinerețe ieșită ca din apa mării, devenind un vast șantier de construcții capitale ; înnoirile peisajului citadin intrat în era planurilor cincinale se văd în toate domeniile, de la asfaltul străzilor pînă la stăpînirea coastei maritime prin împletitura de fier și beton a digurilor. Acolo unde cu cîteva decenii în urmă erau numai stînci și spuma mării, iar malul abrupt aluneca în timpul ploilor spre valuri trăgînd tot ce era pe el, astăzi se află portul turistic Tomis, construit în anul 1958, iar mai la nord, complet reamenajată, plaja Modern — însumînd circa 10 ha. Frumusețea parcului pe taluzurile falezei farmecă privirea, nici nu se poate aduce un exemplu mai bun de consolidare în terase a unui abrupt. Nimic nu se mai poate recunoaște din ceea ce a fost mai ieri prin aceste locuri.

---

[1] D. Popescu, Cl. Giurcăneanu, Șt. Stoenescu, Al. Pop, *Dobrogea — ghid*, Edit. Meridiane, București, 1963, p. 86.

Semnele hărţii ne arată că schimbări importante s-au produs şi în evoluţia teritorială a oraşului. Dacă în a opta decadă a secolului trecut nucleul acestei aşezări era în arealul Peninsulei Constanţa, ulterior a migrat spre nord-vest. După 1944 apărînd noi întreprinderi industriale, noi necesităţi de locuinţe pentru muncitori, limitele oraşului se lărgesc considerabil ; creşte în partea centrală pe verticală, în zona rezidenţială, dar mai ales pe orizontală, cuprinzînd cartierul Tăbăcăriei, cartierele Kilometru 5, Viile Noi, Medeia, Filimon Sîrbu, Coiciu şi Anadalchioi. Cel mai nou cartier este Tomis — oraşul nou — dezvoltat în partea nord-vestică. La toate acestea se adaugă prelungirile de pe latura vestică : Zona Depozite, Palas C.F.R., şi Zona Industrială.

O dovadă grăitoare a dezvoltării oraşului este şi aceea a evoluţiei demografice. Dacă în 1930 erau 59 164 de locuitori, în 1981 (1 iulie) numărul acestora ajunge la 270 662, Constanţa fiind clasificată pe locul 3 între oraşele mari ale ţării. Mărirea numărului de locuitori este în raport cu necesităţile profilului economic al oraşului. Între funcţiile lui principale se numără : funcţia industrială, balneoclimaterică, administrativ-culturală şi cea de port maritim. Dacă în Constanţa nu erau altădată decît 2—3 fabrici, în prezent sînt bine definite zonele industriale cu numeroasele lor fabrici şi uzine noi ca : Şantierele navale — unde se construiesc vase mineraliere şi tancuri petroliere — Întreprinderea integrată de lînă, Fabrica de celuloză şi hîrtie Palas, Fabrica de mobilă şi furnire, Complexul de morărit şi panificaţie, Fabrica de ambalaje metalice, Întreprinderea „Dobrogeanca" pentru prelucrarea fibrelor de cînepă, Fabrica de ulei, Întreprinderea de industrializare a laptelui, Întreprinderea vinalcool şi altele.

Constanţa a cunoscut în ultimele decenii şi o bogată viaţă culturală şi artistică. Teatrul de stat, dat în folosinţă în 1952, Sala sporturilor, construită în perioada 1957—1958, Parcul pionierilor şi Casa pionierilor, Biblioteca centrală, Parcul sporturilor, amenajat în 1956, Stadionul 1 Mai, construit în anii 1953—1955, Muzeul acvariu din 1958, Muzeul de arheologie, Muzeul de artă plastică, noua gară C.F.R., o adevărată operă de artă, Acvariu, Delfinariu, Planetariu şi multe altele, împodobesc şi cresc faima oraşului. Săpăturile cu caracter arheologic efectuate în 1959 ca şi după această dată au dus la descoperirea unor valoroase vestigii, cum sînt : Edificiul roman cu mozaic, elemente din termele romane, bazilici etc.

Portul Constanţa şi-a schimbat complet aspectul prin noile dotări, înscriindu-se în categoria celor mai importante porturi ale lumii. În perioada 1958—1964 s-au construit bazine, cheiuri şi dane mari, a fost sporită reţeaua feroviară, utilajele pentru încărcarea-descărcarea mărfurilor, ceea ce a permis mărirea substanţială a capacităţii de trafic. La începutul anului 1982, în staţia Valul lui Traian, a fost dată în exploatare o nouă grupă de 36 de linii ferate electrificate şi centralizate electronic, în scopul descongestionării reţelei din portul Constanţa şi a triajului C.F.R. Palas. Începînd cu anul 1968 vaste construcţii portuare se realizează pe latura sudică a oraşului, unde a apărut noul port Constanţa-Sud—Agigea. În cadrul proceselor de producţie, pentru dezvoltarea unor ritmuri accelerate, s-au introdus utilaje de mare productivitate. Bunăoară, în luna februarie 1980 a intrat în producţie, pe şantier, în zona Constanţa-Nord, prima macara turn pivotantă cu un moment de sarcină de 100 tone-metru.

Mamaia — Capul Midia

Spre partea nordică, arealul de litoral al Constanţei se prelungeşte cu un perisip (cordonul litoral al Mamaiei), mărginit la vest de lacurile cu apă dulce Tăbăcăriei-Siutghiol, iar la est de apele sărate ale Mării Negre, care ajunge pînă la Capul Midia. Odinioară era domeniul nisipului spulberat de vînt, acoperit din loc în loc de scai, spini, sălcii şi plante de baltă — stuf, papură, pipirig — prin mlaştinile care ocupau întinderi apreciabile ; doar dunele de nisip înalte de 2—4 m peste nivelul mării şi gropile dădeau oarecare variaţie în relief. Nu rare ori, în timpul iernii, mai ales, apele Mării purtate de furtuni violente rupeau pe unele locuri cordonul litoral şi ajungeau pînă la lacul Siutghiol. Pe fîşia de nisip, în capătul ei sudic, unde era oarecum mai consolidată, începînd din anul 1906 s-au înfiripat cîteva instalaţii balneare şi s-au clădit cîteva vile şi un cazinou, inaugurat în 1934. „Plaja avea pe atunci o înfăţişare primitivă, datorită cabinelor — chioşcuri de lemn cu acoperiş în cupolete. Un pod de lemn înainta în Mare pînă unde apa era mai adîncă, de cca. 3—4 m. De o parte şi de alta a unui mic bufet se înşirau pe stînga cabinele pentru bărbaţi, iar pe dreapta cele pentru femei. În 1919 un incendiu, pornit dintr-un cotlon unde se prepara cafea turcească, a distrus în cî-

teva ore toată înjghebarea".[1] Aşa arăta peisajul „cochetei" localităţi balneoclimatice *Mamaia* cu numai două decenii în urmă.

Văzînd aspectul arhitectonic variat, modern şi elegant al acestei staţiuni azi, te întrebi, pe drept cuvînt, ce este legendă şi ce este real. Pătrunderea în domeniul legendei este complet posibilă, înlesnită de apariţia numeroaselor „palate hotel" înalte de 10—15 etaje — peste 50 la număr — străjuind plaja cu nisip fin, largă de 100—200 metri şi lungă de circa 9 km, de scuarurile cu vegetaţie luxuriantă, arbori şi flori, de parcurile de distracţie, de piscinele acoperite, complexele sportive etc. etc. Toate acestea exprimă pe deplin caracteristica staţiunii Mamaia, rezultat al eforturilor gîndirii arhitecţilor şi constructorilor români, cea mai atractivă staţiune de pe litoral, rivalizînd cu staţiuni internaţionale consacrate. Pe latura vestică a lacului Siutghiol, satul Ovidiu, aşezare de pescari şi oieri altădată, a devenit un punct de intersecţie al unor moderne căi rutiere, iar coşurile înalte de fum, situate în marginea lui, semnalează de departe existenţa industriei materialelor de construcţii, a unei termocentrale şi a industriei alimentare. Întreprinderea industrială „Munca" a intrat în funcţiune în 1963 avînd mai multe linii de fabricaţie.

Nici sectorul de litoral dintre Mamaia şi Capul Midia nu a rămas nemetamorfozat. Complexul de odihnă pentru copii Năvodari, extins pe circa 100 hectare, dă regiunii, sălbatice şi plină de stufăriş altădată, nou izvor de viaţă. Satul Năvodari a devenit oraş din 1968. Între obiectivele industriale se relevă Combinatul de îngrăşăminte chimice, Întreprinderea mecanică pentru agricultură şi industrie alimentară, Combinatul petrochimic Midia-Năvodari. Ca urmare a industrializării, numărul locuitorilor a crescut vertiginos de la 7 700 în 1972 ajunge în 1981 la 11 883. Capul Midia, prin noul port, schimbă silueta vechiului ţărm ; colţului răzleţ bătut de valuri i se dă un nou destin, captivant, pe drumul progresului.

Platforma continentală a litoralului românesc

Înnoirea chipului platformei continentale a litoralului Mării Negre (şelful) se traduce atît prin cunoaşterea condiţiilor geologico-geomorfologice şi a resurselor naturale subacvatice cît şi

[1] Dem. Popescu, Sorin Bîrsan, *Constanţa — litoral*, Edit. ştiinţifică, Bucureşti, 1962, p. 120.

prin proprietățile hidrobiologice cu deosebire a rezervelor piscicole.

Marea Neagră este un tot cuprinzător ; nu vom putea face aprecieri valabile asupra platformei continentale a litoralului românesc—care are o suprafață de circa 30 000 km^2—fără a nu lua în considerație ansamblul acestei unități. Platforma continentală a litoralului românesc se comportă ca partea față de întreg. Dimensiunile Mării Negre sînt următoarele : lungimea maximă de la vest la est de 1 150 km ; lățimea maximă 605 km, lungimea țărmurilor 4 075 km ; suprafața 410 000 km^2, volumul de apă 537 000 km^3 și adîncimea maximă 2 258 m.

Marea Neagră era cunoscută mai mult în legende și mai puțin sub raport științific ; o mare rea, respingătoare, neagră — după cum o arată și numele — care surprinde corăbiile în vîrtejuri și le scufundă. Fenicienii—„cărăușul mărilor"—o considerau ca una din cele mai periculoase întinderi acvatice. Cît adevăr conține această știre s-a putut vedea mai tîrziu, după epoca lor. Tehnica de navigație fiind rudimentară în antichitate, mijloacele de rezistență reduse contra forțelor naturii făceau ca populațiile riverane să vadă în această întindere acvatică un permanent pericol, o mare neospitalieră (Pontos Axeinos). De altfel, furtunile de pe Marea Neagră, mai ales la schimbarea anotimpurilor, sînt foarte periculoase, producînd de multe ori catastrofe. Ulterior, cînd s-au intesificat schimburile comerciale dintre cetățile de pe țărmul Mării Negre și cele ale Mediteranei, cînd mijloacele de navigație s-au mai perfecționat, grecii, negustori vestiți prin aceste părți au denumit-o mare ospitalieră (Pontos Euxeinos). Denumirile au variat în decursul timpurilor și mai ales în antichitate și evul mediu după statele stăpînitoare ale ținuturilor pontice ; bunăoară, romanii îi spuneau Pontos major (Marea cea mare), pe cînd turcii Marea Neagră, ținînd seama că în comparație cu apele albastre ale Mediteranei, ale acesteia apăreau negre. Marea Neagră — enormă groapă tectonică — a intrat în istoria cunoașterii științifice ca o mare continentală unde se practica cabotajul. Cercetările geologice, batimetrice, hidrologice și hidrobiologice în cuprinsul Mării Negre încep tîrziu față de alte mări din jurul Europei, aceasta nefiind în calea marilor căi maritime de navigație. Cele dintîi cercetări sînt efectuate de expediții oceanografice rusești în prima jumătate a secolului al XIX-lea (C.I. Butakov, A.I. Șostakov, 1846 — 1849). În anul 1872 ia ființă la Odesa o stațiune de biologie marină, iar mai tîrziu (în 1879) alta la Sevastopol. În perioada 1890 — 1891 doi cercetători — Spindler și Vranghel — determină forma bazinului, adîncimea maximă și repartiția pe

verticală a apelor. N. Knipovici (1922 — 1928) cercetează calitățile biologice, iar Șokalski (1923—1935) face analiza apei și urmărește temperatura. Alți oameni de știință sovietici se ocupă de structura geologică.

Studiile efectuate de oamenii de știință români datează de pe la sfîrșitul secolului al XIX-lea și se referă mai ales la sectorul litoral din dreptul brațului Sulina, în legătură cu problema navigației, acțiunea curenților și depunerile de nisip care fac să avanseze Delta pe platforma continentală. Începînd cu 1897, timp de 4 ani se efectuează, prin sondaje, cercetări pe platforma litorală, dar pe o mică distanță spre larg, care servesc la elaborarea unei hărți. Cel care începe cu adevărat studii complexe, cu precădere biologice, în zona de platformă este Gr. Antipa, fondatorul și organizatorul Institutului biooceanografic din Constanța — institut transformat ulterior în Stațiunea maritimă de cercetări și proiectări piscicole „Grigore Antipa". Valoroasa monografie intitulată „Marea Neagră" apărută în 1941 este rodul cercetărilor sale de mai mulți ani în întreaga întindere de apă.

În primele decade ale secolului al XX-lea se organizează Stațiunea biologică marină Agigea (1926) de către profesorul Ion Borcea și diferite companii de cercetare pe nave militare pentru cunoașterea litoralului și a platformei continentale. De remarcat sînt și studiile importante ale unor geografi ca Gh. Vâlsan, Constantin Brătescu, Gh. Năstase, I. Petrescu și a unor biologi ca M. Băcescu, T. Bușniță și alții.

Cercetările sistematice au caracter complex : asupra țărmului, cuvetei marine — șelfului, taluzului zonei abisale — și sedimentelor ; apei, valurilor și curenților, climei, chimismului și formelor de viață. Ele s-au efectuat după 1950, cînd s-au înființat stațiuni speciale de investigație marină, dotate cu nave și aparatură modernă. Unitățile de cercetare au scos în evidență caracterele resurselor naturale din apă și din subsolul șelfului, resurse ce sînt folosite în procesul dezvoltării economice a țării. Între altele s-a constatat că platforma continentală nu este o formă de relief plată ; ea are o pantă înclinată de la linia țărmului spre taluz de la 1,5‰ — 2,3‰, chiar și mai mult în unele locuri, iar o serie de văi de pe unscat ca Mangalia, Casimcea, brațul dunărean Sf. Gheorghe ș.a. se continuă subacvatic, ceea ce demonstrează că Marea Neagră avea un nivel mult mai scăzut altădată față de cel de azi.

În peisajul marin, deasupra apelor de pe platforma continentală, departe de țărm, au părut în ultimii ani creații tehnice de o mare complexitate, executate în premieră și de o măreție unică, mărturii evidente ale competenței și efortului susținut

depus de specialiştii şantierului naval din Galaţi. Sînt platformele de foraj marin care scot la suprafaţă din adîncurile pămîntului, de sub ape, aurul negru. Prima platformă marină petrolieră lansată la apă în 1978, denumită „Gloria" a declanşat ofensiva exploatării rezervelor de hidrocarburi din regiunea platformei continentale româneşti, urmată în anul 1980 de „Orizant 1", ulterior de încă asemenea trei platforme, tot cu numele de Orizont, dar cu alte numere (II, III şi IV)—construite în serie, din oţeluri foarte rezistente.

Dimensiunile platformei Orizont 1 sînt următoarele: lungimea 72 m, lăţimea 41 m, înălţimea turlei de foraj 44 m, înălţimea picioarelor 122 m. Montarea picioarelor platformelor în adîncul mării se dirijează întotdeauna printr-un sistem de televiziune subacvatică. Din cabina de comandă de la etajul III se acţionează asupra instalaţiei hidraulice care ridică sau coboară nivelul cu aparatura de foraj spre a avea altitudinea de siguranţă deasupra apelor mării. Platformele de foraj sînt prevăzute, cu cîte un elicopter.

Construcţiile de foraj marin sînt adevărate monumente de artă şi tehnică, din ce în ce mai perfecţionate, adaptate riguros la necesităţile de foraj şi extracţie dar şi de confort, mergînd pînă la instalaţia de desalinizare a apei de mare. Văzute de aproape impresionează, mai ales, prin formă şi masivitate. Orizont 1 are mărimea unui bloc de şase nivele, cu o greutate totală de 21 000 de tone, putînd fora la peste 6 000 m adîncime, ea face faţă la valuri de 12 m înălţime şi vînturi de 161 km pe oră. Starea vremii nu este fără însemnătate în zona platformei continentale şi mai ales în regiunea costală; pentru prevederea timpului s-a instalat pe platforma de foraj marin „Gloria" o staţiune meteorologică, dotată cu aparatură necesară pentru observaţii complexe, meteorologice şi hidrologice (presiunea atmosferică, temperatura aerului şi apei, direcţia şi viteza vîntului, caracteristicile valurilor şi curenţilor marini, precipitaţii lichide şi solide etc.). Tot pe platforma continentală, în larg, la 1,5 km de Mamaia s-a montat în iunie 1981 un turn pentru măsurători automate cu caracter oceanografic denumit „Tempo 1". Semnul înnoirilor este vizibil pretutindeni, pe ţărm ca şi pe apele mării; valorificarea superioară cît mai eficientă a resurselor naturale marine deschide calea prosperităţii, prefigurînd temeiul viitorului la care ţara noastră priveşte cu încredere.

depus de specialiştii şantierului naval din Galaţi. Sînt platformele de foraj marin care scot la suprafaţă din adîncurile pămîntului, de sub ape, aurul negru. Prima platformă marină petrolieră lansată la apă în 1978, denumită „Gloria" a declanşat ofensiva exploatării rezervelor de hidrocarburi din regiunea platformei continentale româneşti, urmată în anul 1980 de „Orizant 1", ulterior de încă asemenea trei platforme, tot cu numele de Orizont, dar cu alte numere (II, III şi IV)—construite în serie, din oţeluri foarte rezistente.

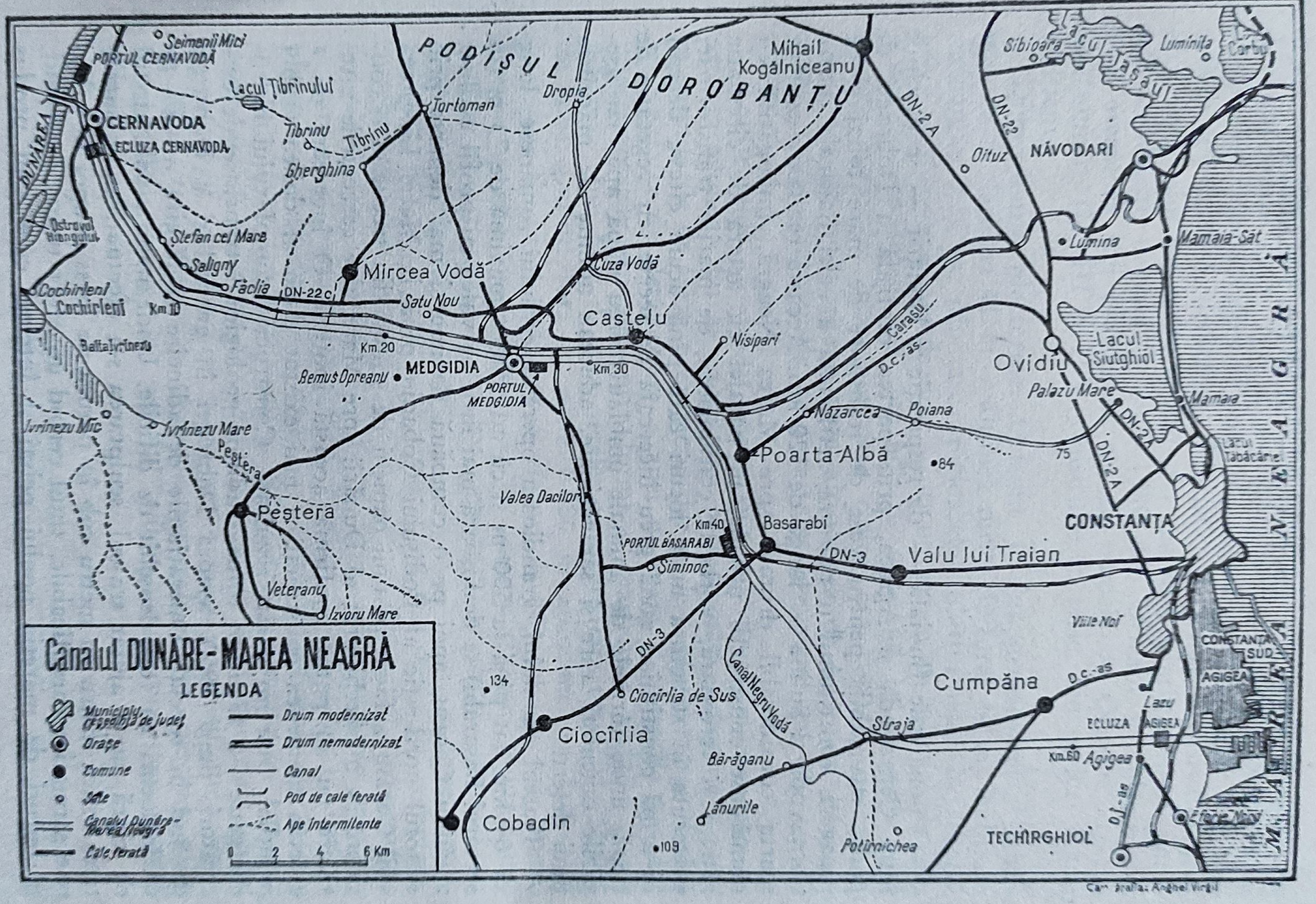
Dimensiunile platformei Orizont 1 sînt următoarele: lungimea 72 m, lăţimea 41 m, înălţimea turlei de foraj 44 m, înălţimea picioarelor 122 m. Montarea picioarelor platformelor în adîncul mării se dirijează întotdeauna printr-un sistem de televiziune subacvatică. Din cabina de comandă de la etajul III se acţionează asupra instalaţiei hidraulice care ridică sau coboară nivelul cu aparatura de foraj spre a avea altitudinea de siguranţă deasupra apelor mării. Platformele de foraj sînt prevăzute, cu cîte un elicopter.

Construcţiile de foraj marin sînt adevărate monumente de artă şi tehnică, din ce în ce mai perfecţionate, adaptate riguros la necesităţile de foraj şi extracţie dar şi de confort, mergînd pînă la instalaţia de desalinizare a apei de mare. Văzute de aproape impresionează, mai ales, prin formă şi masivitate. Orizont 1 are mărimea unui bloc de şase nivele, cu o greutate totală de 21 000 de tone, putînd fora la peste 6 000 m adîncime, ea face faţă la valuri de 12 m înălţime şi vînturi de 161 km pe oră. Starea vremii nu este fără însemnătate în zona platformei continentale şi mai ales în regiunea costală; pentru prevederea timpului s-a instalat pe platforma de foraj marin „Gloria" o staţiune meteorologică, dotată cu aparatură necesară pentru observaţii complexe, meteorologice şi hidrologice (presiunea atmosferică, temperatura aerului şi apei, direcţia şi viteza vîntului, caracteristicile valurilor şi curenţilor marini, precipitaţii lichide şi solide etc.). Tot pe platforma continentală, în larg, la 1,5 km de Mamaia s-a montat în iunie 1981 un turn pentru măsurători automate cu caracter oceanografic denumit „Tempo 1". Semnul înnoirilor este vizibil pretutindeni, pe ţărm ca şi pe apele mării; valorificarea superioară cît mai eficientă a resurselor naturale marine deschide calea prosperităţii, prefigurînd temeiul viitorului la care ţara noastră priveşte cu încredere.

CANALUL DUNĂRE — MAREA NEAGRĂ

O nouă cale fluvială — de respirație a Dunării — se deschide între Cernavoda și Agigea, prin partea centrală a Dobrogei de podiș, navigabilă pentru vase de transport de mare tonaj și de pasageri, constituind o dublură artificială a celei naturale dintre Cernavoda și Su'ina — lungă de 320 km. Această realizare care va scurta considerabil drumul spre Marea Neagră, îmbogățită cu numeroase construcții urbane, în paralel cu artera de circulație rutieră și feroviară, vorbește convingător de marile transformări petrecute în structura unor locuri care pînă acum cîteva decenii în urmă constituiau zonă greu încercată de secete, cu vegetație de stepă, unde turmele de animale umblau mereu după apă, iar așezările omenești, rare și sărăcăcioase, aduceau aminte de marginea unui deșert.

Traseul canalului, grandioasa operă a geniului românesc, lung de 64 km, lat pînă la 500 m și cu adîncimea maximă de 73 m (în sectorul Basarabi) se desfășoară mai întîi pe valea cu profil evoluat a rîului Carasu, apoi pe o cumpănă de ape și mai departe prin sectorul nord-estic al Podișului Cobadin pînă la Mare. Lărgimea văii Carasu a făcut pe unii oameni de știință din trecut să o considere ca un vechi braț al Dunării spre Mare, dar cercetările ulterioare nu au putut confirma această ipoteză. O încercare de a efectua asemenea construcții a mai existat după al doilea război mondial, însă nu a dat rezultate. Construcția complexului hidroenergetic s-a făcut în urma studiilor geologice întreprinse de cercetători, după 1950, asupra Dobrogei în general și a Dobrogei de Sud în special. Operațiunile de adîncire și lărgire a văii pe unele locuri au fost deosebit de dificile. Unde natura văii, destul de aspră, nu a ajutat traseul, sculptarea s-a efectuat, ca în jumătatea estică metru cu metru cub în pătura de loess și apoi în calcarele sarmatice carstificabile, totul cerînd un efort titanic ; privind, te bucuri de măreția noului peisaj și înțelegi cum s-au produs



Canalul Dunăre—Marea Neagră (după I. Chiru, revista „Terra", nr. 1, 1981)

schimbările. A fost necesară excavarea în total a circa 300 milioane de metri cubi de rocă, în mulți ani de muncă, echivalentul ca volum al unui masiv muntos. Capetele — dinspre Dunăre la Cernavoda și dinspre Mare la Agigea — ale acestei artere fluviale sînt prevăzute cu ecluze. Stăvilarele uriașe puse în calea apelor dau posibilitatea de reglare a regimului fluvial în drumul spre Mare, într-o curgere domoală fără denivelări bruște. Apele îmblînzite între malurile prinse cu întărituri de beton, piatră și fier pe alocuri, fără să se reverse din matca făcută de om, își păstrează rolul lor economic și măreția neștirbită. Ecluza de la Agigea cu două porturi, unul în aval și altul în amonte, cu cheiuri largi, solid construite, își deschid fețele spre apele Mării și canalului, dar și spre orizontul colorat al întinderilor dobrogene ocupate de livezi și culturi de cereale. E o lume care te ademenește, suprapusă unui cîmp al singurătății, trezit din amorțire, o natură tristă odinioară care astăzi pare că-ți vorbește.

Zona canalului a adus, peste liniștea profundă, vîltoarea vieții, care învăluie atît meleagurile Podișului Dorobanți din nord cît și cele ale Podișului Cobadin din sud. Flora, fauna și chiar topoclimatul nu prea variate au înregistrat și ele schimbări în zona respectivă. Mlaștinile au fost secate, locul lor fiind luat de arătură, gropile asanate, iar arterele de irigație pornesc din canal spre înviorarea și împrospătarea cîmpurilor.

Pe marginile noului braț al Dunării așezările omenești care au lîncezit secole de-a rîndul devin centre prospere, cu dezvoltare economică și social-culturală impetuoasă, intrînd în circuitul noilor orașe-porturi : Cernavoda, Medgidia, Basarabi, Agigea.

Așezată în vadul făcut de confluența rîului Carasu cu Dunărea *Cernavoda*, altădată un sat bătrîn fără nici o însemnătate deosebită, apare azi cu un areal în care se îmbină viața portuară cu cea industrială. Amplasarea i-a favorizat existența, ceea ce a făcut ca orașul să aibă, în decursul timpurilor istorice, diferite funcții și în special strategică și de schimb. Numele-i vine din adîncul istoriei centralizînd un mod de comportare aparte. Pe vremea romanilor era cunoscut sub numele de Axiopolis, în timpul stăpînirii turcești de Bogazchioi, ceea ce însemna „Satul de la vărsare", numele de Cernavoda îi vine de la rîu, fiind traducerea hidronimului Carasu (denumire turcească). Descoperirile arheologi-

ce de dată recentă au dovedit existența unor așezări omenești încă din paleoliticul mijlociu. Dezvoltarea în timp este foarte sinuoasă, înregistrînd salturi și decăderi de la oraș, pe vremea romanilor, la sat în vremurile ocupației turcești. După 1950 vechiului tîrg prăfuit și fără străzi asfaltate i se adaugă „orașul nou" în partea estică, se reface cel vechi și prinde contur peisajul industrial îmbogățit substanțial, se reface și modernizează Fabrica de ciment, iau naștere alte întreprinderi — cu deosebită pondere — Uzina nucleară — ca și multe unități prestatoare de servicii. Activității culturale i s-a asigurat o bună bază materială. O componentă importantă a orașului o constituie și aceea de nod hidroenergetic. Prefacerile rapide, se relevă și în numărul populației care a crescut simțitor odată cu apariția și intesificarea noilor funcțiuni, de la 5 819 în 1948 la 12 882 în 1981 (1iulie).

Medgidia. Un al doilea port din Complexul hidroenergetic și de navigație Dunărea—Marea Neagră este *Medgidia* — așezare, veche pe partea stîngă a văii Carasu, cunoscută cu multe secole înaintea erei noastre, după cum arată rezultatele recente ale cercetărilor arheologice. Funționează ca așezare urbană — tîrg de cereale și de vite — din evul mediu. „Dintre tîrgurile dobrogene, documentat pînă azi cel mai vechi și mai vestit pentru bîlciul (*panair*), a cărui tradiție a dăinuit multă vreme a fost de departe cel de la Carasu. Localitatea, așezată la intersecția multor drumuri naturale ale provinciei, a atras atenția sultanului Mahmud I ; el a pus să se construiască pe dealul Panairului (de unde și numele bîlciului) în apropiere de așezarea tătărească, mai multe dughene și bazaruri unde, o dată pe an, primăvara, veneau negustorii din Turcia și din provinciile dunărene, cu mărfurile lor. Comunicațiile erau înlesnite de navigabilitatea văii Carasu care de la Cernavoda (Bogazchioi) permitea caiacelor să intre pînă aproape de locul bîlciului.

Tranzacțiile făcute trebuie să fi fost destul de mari, mai ales după ce, în cinstea sultanului Abdul Medgid, s-a fondat orașul care-i poartă numele — Medgidia — întrucît pe tot timpul bîlciului, adică două săptămîni, tribunalele de comerț din Tulcea și Constanța își mutau sediile în această localitate".[1]

---

[1] Adr. Rădulescu, I. Bitoleanu, *Istoria românilor dintre Dunăre și Mare. Dobrogea*, Edit. științifică și enciclopedică, 1979, pp. 203—204.

Medgidia, pășind pe calea procesului revoluționar din țara noastră, și-a schimbat complet aspectul devenind un centru urban important potrivit poziției și funcțiilor sale de oraș-port. Principala coordonată a orașului, afară de cea portuară este cea industrială. Tabloul industrial este reprezentat prin importante obiective cu profiluri diferite dintre care menționăm : Întreprinderea mecanică de utilaj Medgidia (înființată în 1951), Fabrica de ciment (care a luat ființă în 1949) valorifică materia primă din carierele locale ; pe lîngă acestea funcționează din 1967 și instalația de azbociment, Tăbăcăria — provenită dintr-un atelier meșteșugăresc. Totodată s-au dezvoltat importante capacități ale industriei alimentare, cum este Întreprinderea de morărit, iar în legătură cu dezvoltarea suprafețelor viticole și pomicole — Centrul de vinificație și depozitare.

Dezvoltarea economică și în special puternica industrializare a determinat modernizarea urbanistică, schimbarea înfățișării edilitare. Numai în ultimii ani au apărut, lîngă vechiul tîrg refăcut, noi cartiere care au mărit considerabil perimetrul orașului fără să mai luăm în considerație cele două zone industriale. Concomitent s-a mărit și numărul populației dela 6 906 locuitori în 1948, la 44 518 în 1981, demonstrînd vertiginoasa sa înflorire.

Portul Basarabi — provenit dintr-un sat, în care agricultura deținea cea mai mare pondere, este în continuă dezvoltare spre a deveni un important centru economic.

*
* *

Influența acestei vaste artere fluviatile se întinde pînă departe, revitalizînd întreaga regiune traversată. În locul ușoarelor caiacuri de altădată de pe Carasu, pe valea aceleiași ape, vor trece vapoare de zeci de mii de tone.

Comparînd cele două fețe — trecutul cu prezentul — te întrebi : ce s-a schimbat aici și cînd ?

POPAS ÎN BĂRĂGANUL DE IERI ȘI DE AZI

Un timp nou a revărsat lumina asupra Cîmpiei Bărăganului[1] înscriindu-l pe linia transformărilor care au loc în viața societății noastre, a ritmului profund, impetuos, de dezvoltare pe care-l cunoaște țara în toate domeniile. Bărăganul a intrat în literatură prin lucrări cu referiri directe ca cea a lui Al. Odobescu[1], C. Sandu-Aldea[2], Panait Istrati[3] și altele, iar în știință, cu precădere în geografie, prin lucrarea lui Emm. de Martonne intitulată „La Valachie" apărută în 1902 și mai ales a lui G. Vâlsan — „Cîmpia Română" apărută în 1915, unde peisajului i se rezervă capitole speciale; la acestea se adaugă studiile unor geologi ori agronomi (Gr. Ștefănescu, L. Mrazec, Gh. Munteanu-Murgoci, C. Alimănișteanu, I. Atanasiu, P. Enculescu, A. Pană, P. Petrescu, R. Sevastos etc.).

Bărăganul lui Odobescu și Istrati a devenit o amintire. Poate că nici una din regiunile de cîmpie ale țării noastre nu a impresionat mai mult — cîndva — pe oamenii de litere ca stepa Bărăganului. Din suita imaginilor discontinui se desprinde atmosfera specifică „Cîmpului liniștei". Episoadele evocatoare sînt multe, ele prind peisajul înfrînt sub aripa timpului. Schimbarea destinului de pîrloagă reprezintă munca multor generații urgisite.

Prozatorul Ion Istrati impresionat de specificul Bărăganului și legînd diferite momente între ele reînvie ambianța de altădată... „îl știam încă de mult din descripția picturală a lui Odobescu, pe cînd era sub imensa cupolă celestă înfierbîntată de

---

[1] Topicul Bărăgan" este vechi, de „origine populară"; se atribuie oricărei „cîmpii întinse și necultivate", după cum arată Emm. de Martonne și G. Vâlsan.

[2] Al. Odobescu, *Pseudokynegetikos.*

[1] C. Sandu-Aldea, *Pe drumul Bărăganului.*

[2] Panait Istrati, *Ciulinii Bărăganului.*

soare torid, populat de dropii. Şi-l ştiu de asemeni din „Ciulinii Bărăganului" lui Panait Istrati, cînd pe întinsoarea lui pustie — doar ici şi colo veghează de cocostîrcii scheletici ai unor răzleţe fîntîni cu cumpănă, cu apa în ele bîhlită, sălcie şi puţină şi cu izvoarele sleite — vîntul fugărea în vîrtecuşuri dîndu-le de-a dura rotanele ghimpoase ale spinilor hoinari şi netrebnici... E mult şi nu e prea mult de atunci !...

Eu, unul, ca atîţia alţii, desigur, am fost nu demult în acest Bărăgan al împlinirilor noastre socialiste şi pretind a crede că atîta cît mi-au îngăduit timpul, puterile şi împrejurările — am luat cunoştinţă de adînca schimbare de destin a acestor locuri"[1].

Astăzi vînturile violente nu mai mătură nisipul dunelor ca în Sahara şi ciulinii ducîndu-i dintr-o parte în alta, bordeiele săpate în pămînt au dispărut, iar drumurile prăfoase de transhumanţă ale turmelor de oi bîrsane s-au şters rămînînd doar în „au fost odată". Din ceea ce a existat cîndva i-a rămas doar topicul (Bărăgan) devenit cu valoare universală, movilele funerare, ori cele care marcau hotarele moşiilor, fîntînile cu cumpănă apărînd foarte rar pe întinsul desfăşurat parcă la nesfîrşit. Ca întindere teritorială Bărăganul este acea parte a Cîmpiei Române încadrată între culoarul de luncă al Dunării la sud şi la est, lunca Siretului la nord, iar la vest vine în contact cu cîmpiile Gherghiţei, Vlăsiei şi Mostiştei. În interiorul acestor limite se află mai multe subunităţi, deosebindu-se unele de altele mai ales prin poziţie, dar cu aceleaşi caractere generale specifice Bărăganului. În partea nordică se află Cîmpia Brăilei (Bărăganul de Nord) continuată spre vest dincolo de valea rîului Buzău cu Cîmpia Rîmnicului şi Cîmpia Buzăului. Între văile Călmăţui şi Ialomiţa se întinde Cîmpia Padinei (Bărăganul de Mijloc), iar la sud de culoarul de luncă al Ialomiţei, pînă în cel al Dunării, se desfăşoară Cîmpia Ciulniţei (Bărăganul de Sud).

Făcîndu-i înconjurul ori străbătîndu-l de la vest la est prin partea de mijloc, pe calea ferată ori şosele, ai în faţă tabloul unei geografii remodelate, cu totul noi. Cine îl vede azi nu-şi poate imagina cum era altădată, nu mai departe în deceniile 1—3 ale secolului nostru. Cel mai autorizat şi veridic tablou este cel prezentat de geograful francez De Martonne — primul cercetător al Cîmpiei Valahiei — care considera „Bărăgan" numai partea cuprinsă între Ialomiţa şi Dunăre, deşi nici celelalte părţi de la nord, din limitele arătate mai sus, nu se deosebeau. Iată cum descrie el, ca geograf, Bărăganul de la începutul primului deceniu al secolului nostru : „Este suficient să treci Argeşul pentru a intra într-o re-

[1] I. Istrati, *Bărăganul*, „România Liberă", 28. IX. 1974.

giune complet diferită, venind dinspre vest. Bărăganul este tipul cel mai perfect din aceste regiuni desmoștenite, care caracterizează părțile joase și situate la est de terasele deluviale. Toate condițiile fizice sînt reunite pentru a face din cîmpia cuprinsă între Ialomița și Dunăre o veritabilă stepă... Vînturile teribile care se declanșează pe aceste cîmpii ridică în timpul iernii furtuni de zăpadă iar vara uragane de praf, încărcături, care dealtfel mutilează regiunea și fac existența imposibilă. Singurele plante ce pot să prospere : gramineele mari, ce cresc la primele ploi de primăvară, plante cu bulbi care dau frunze și flori în cîteva luni, compozee cu tijele înalte, plante spinoase sau cu puf, capabile de a înfrunta seceta. Aceasta este însă, sînt cîțiva ani de atunci, singura vegetație a Bărăganului. În timpul iernii haitele de lupi flămînde parcurg solitudinile, acoperite de covorul de zăpadă, terorizînd ciobanii transhumanți care duc turmele lor aproape de Dunăre, sau pe călători obligați să traverseze acest deșert..." [1].

Partea de la nord de rîul Ialomița, De Martonne o numește terasa Buzăului „o nouă regiune la fel de originală" spune el, zonă cu numeroase lacuri cu apă dulce ori sărată, drenată de rîurile Buzău și Rîmnic. Caracterele fizico-geografice sînt aceleași, „stolurile de corbi se ridică la fiecare clipă pe aceste întinse deserturi... În timpul primăverii și toamnei stolurile de păsări migratoare traversează, în linie dreaptă, cîmpia uscată sau înverzită... Cu văile ei puțin sculptate în loess și aproape toate lipsite de apă curată, cu lacuri mlăștinoase în locurile cu apă puțin adîncă, terasa Buzăului dă impresia unei regiuni unde toate forțele naturale sînt ca adormite" (pag. 91).

În perioada la care se referă De Martonne — sfîrșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea — populația era foarte rară ; așezările omenești se găseau doar în lungul Ialomiței și Dunării, în rest cîteva sate, iar din loc în loc hanuri, popasuri pentru poștalioane, țigani nomanzi și păstori transhumanți ; apa, puțin potabilă, se scotea cu burdufuri, din fîntîni adînci, săpate în loess, iar ca adăpost bordeie aproape pretutindeni.

Înmulțirea populației, nevoia de terenuri agricole, face ca G. Vâlsan, în 1915, să prezinte Cîmpia Română orientală „stepă bine definită" sub care înțelege tot Bărăganul, nu numai partea de cîmpie de la sud de Ialomița în sensul lui De Martonne. „Acum marile turme de oi, corturile țiganilor și înceata căruță acoperită cu coviltir a vînătorilor de dropii au pierit pentru totdeauna...

---

[1] Emm. de Martonne, *La Valachie essais de monographie géographique*. Librairie Armand Colin, 1902, Paris, pp. 186—187.

pîlcuri de salcîmi se adună în jurul gărilor și satelor, care încep a se înfiripa, iar frumoasele compozee și graminee sălbatice care provocau admirația călătorilor nu mai erau decît în lungul șanțurilor și drumurilor“ [1].

Este perioada de început a desțelenirii, pe ici pe colo a Bărăganului. Fenomenul de transhumanță se restrînge, așezările omenești se înmulțesc, dar agricultura se practică tot în mod rudimentar. După primul război mondial se face o expropiere a latifundiarilor și o împroprietărire a țăranilor, cu această ocazie se dă pămînt în Bărăgan și moților din Munții Apuseni care nu stau decît un an sau doi, căci neavînd locuințe și nici cu ce lucra pămîntul, se întorc de unde au venit. Dealtfel, situația era generală, lipsa uneltelor, povara dărilor mari, secetele ca și alte calamități au făcut ca înfățișarea veche a Bărăganului să persiste decenii la rînd. Pîrloaga predomina în cele mai multe părți, vîntul împrăștia pînă departe nisipul dunelor, ridicîndu-l în trombe, stolurile de ciori poposeau în semănături și doar turmele de oi însetate aveau cu ce se hrăni. În trecutul depărtat și chiar în cel apropiat de anii socialismului Bărăganul a fost o cîmpie goală, secetoasă, supusă condițiilor climatice nefavorabile. Împrejurările diferitelor perioade istorice l-au lăsat „natural“.

Adîncul pămîntului — structura geologică — era aproape necunoscut, existau unele tatonări, incertitudini. Avea să fie nevoie de multe zeci de foraje și studii speciale de geofizică pentru a cunoaște ce este în interior, cum este soclul și cuvertura formațiunilor geologice. Pînă spre finele deceniului al cincilea al secolului nostru, singurul foraj care se executase era cel de la Mărculești (în anul 1896), care nu depășise formațiunile cretacice, ceea ce nu putea da nici un fel de indicații cu privire la resursele naturale. Sondajul de la Mărculești, considerat sondaj de adîncime, a fost făcut pentru căutarea apei potabile și a ajuns doar pînă la 783 m. Din trecut se desprind doar două, trei figuri care amintesc de geologia Bărăganului, cum este cea a lui L. Mrazec și mai ales cea a lui Gh. Munteanu-Murgoci, care i-a consacrat cîteva lucrări [2]. Geologul D. M. Preda, în 1937, spunea despre Gh. Munteanu-Mur-

---

[1] G. Vâlsan, *Cîmpia Română*, Buletinul societății Române de geografie, 1915, București, p. 353.

[2] Gh. Munteanu-Murgoci, *Revizuirea structurii și morfologiei Bărăganului*, Rap. act. Inst. Geol. Rom. 1915, București, 1924.

— *Cîteva date asupra albiilor și movilelor Bărăganului*. Bulet. Soc. Științe din București. A. XVI. 1907.

— *Crovurile și movilele Bărăganului*. Semănătorul. An. II, 1907, București.

— *Bărăganul* (Geologie, hidrologie, soluri), manuscris nepublicat.

goci următoarele : „Născut sub cerul contradictoriu al Bărăganului, Murgoci a cuprins în spiritul lui de pătrundere a faptelor o învolburare ardentă și o intuiție nesilită din domeniul fenomenelor naturale“ [1].

Viața specifică a Bărăganului

Intensificarea prospecțiunilor geologice sistematice, de dată recentă, a condus la îmbogățirea cunoștințelor privind resursele naturale ale subsolului. Forajele săpate la mare adîncime au scos în evidență natura structurii geologice, soclul și cuvertura sedimentară. În cea mai mare parte structura geologică a Bărăganului este aceiași ca și a Cîmpiei Române, numită în termeni geologici „Platforma Valahă“.

În faza actuală de cunoaștere se știe că fundamentul Bărăganului — soclul — este alcătuit în cea mai mare parte din șisturi cristaline, în sud-vest străbătute și de masive granitice, iar în partea de nord-est din șisturi verzi, prelungirea celor din zona centrală a Dobrogei, punerea în loc producîndu-se în ambele sectoare în orogeneza baicaliană. Cuvertura sedimentară așezată peste soclul rigid, care a fost peneplenizat în decursul timpurilor, s-a format în mai multe cicluri de sedimentare ; datorită mișcărilor de basculare ale soclului apele mărilor s-au retras și înaintat în diferite rînduri de pe soclu. În total — după cum arată cercetările geologice — au fost patru ample cicluri de sedimentare. Prima oscilație negativă, de mari proporții — cînd a început sedimentarea — s-a produs în Ordovician (Paleozoic), după care regiunea a fost exondată ; a doua transgresiune a avut loc între Permian și Triasic, a treia, între Dogger și Cretacic, iar a patra între Tortonian și Cuaternarul inferior — cînd s-a produs sedimentarea neozoică. (V. Mutihac, 1973). După consolidarea regiunii, încă din primele timpuri ale Paleozoicului, ea a fost larg compartimentată de diferite sisteme de falii ca urmare a mișcărilor care au avut loc în regiunile mărginașe, cuprinse în cadrul unor geosinclinale cum a fost mobilitatea carpatică. Așa este falia Fierbinți, interpretată ca interpusă între zona șisturilor verzi și restul regiunii ; dislocație de mare extensiune este prelungirea faliei Pecineaga-Camena (din Dobrogea) ca și altele. După cum arată V. Mutihac există unele ridicări și lăsări pe liniile de falii ; în sectorul Amara se află o zonă depresionară mărginită de ridicarea Țăndărei în partea nordică și de ridicarea Călărași în cea sudică.

---

[1] D. M. Preda, *Zece ani de la moartea lui Murgoci*, în Buletinul Societății Române de Geologie, vol. III, 1937, p. 8.

Pînă în anii socialismului Bărăganul era considerat ca un ținut deosebit de sărac în resurse naturale ; nu-și putea nimeni imagina că în adîncurile acestei vaste stepe se află și „aurul negru". Forajele executate au descoperit așa numitele roci-mamă de petrol, adică acumulări de hidrocarburi. Zăcămintele exploatabile, în formațiuni de diferite vîrste, sînt cantonate mai mult pe latura vestică și partea centrală a Bărăganului. Dintre acestea amintim cîmpurile petrolifere Urziceni—Bordei Verde, în exploatare, cu zăcăminte în marnele argiloase albiene mezocretatice, prelungite în aria Colelia—Grindu. Afară de acestea se exploatează în sectoarele Jugureanu, Ulmu, Oprișenești, Lișcoteanca, Spiru Haret, în perimetrul Ulmu aflîndu-se și gaze naturale.

Mediul Bărăganului s-a transformat ; în „stepa ciulinilor" purtați de vînt în toate părțile se înalță turlele sondelor. A fost o luptă aspră cu elementele naturii. Speranțele din deceniul al cincilea al secolului nostru au devenit certitudini. Cariere de nisipuri și pietrișuri sînt deschise în multe locuri, în albiile rîurilor ori pe interfluvii. Astfel în cadrul Cîmpiei Hagieni, în regiunea Movila—Săveni, a început de cîțiva ani exploatarea nisipului pentru construcții. Loessul care acoperă întreaga suprafață a Bărăganului cu un strat gros, în unele locuri pînă la 40 m, se utilizează pe o scară mai restrînsă. În apropiere de localitatea Țăndărei s-a construit o fabrică de produse ceramice care utilizează loessul cu o textură mai fină, ce merge spre textură argiloasă.

Prospecțiunile geologice au detectat în multe locuri și ape cu calități minerale, care pot fi folosite în scopuri terapeutice. În trecut erau semnalate doar cele din lacul Amara și Balta Albă. Iată ce se cunoștea, în 1932, despre stațiunea Amara : „Locuințe se găsesc în cele cîteva case din jurul lacului și la țăranii din satul Amara... sezon 1 iulie—30 septembrie"[1]; despre Balta Albă se știa că este un lac sărat cu nămol și ape clorurosodice sulfatate. Cercetarea, evaluarea științifică și exploatarea acestei bogății a pus temelii unei largi deschideri pentru utilizarea lor.

Cercetările hidrobiologice întreprinse după 1960 au stabilit modul de formare și tipurile de lacuri din Bărăgan : lacuri amplasate în luncile rîurilor, lacuri în zonele de confluență și lacuri în forme depresionare, acestea din urmă fără scurgere. (Ar. Pricăjan, 1972). Analizele hidrochimice efectuate au evidențiat și gradul de concentrație a salinității (clorurat-sulfatate, bicarbonatate etc.). Valorificarea lacurilor sărate, îndeosebi, a introdus cîmpul Bărăganu-

---

[1] E. Țeposu, Val. Pușcariu, *România balneară și turistică*. Edit. Cartea Românească, București, 1932, p. 240.

lui „aparent lipsit de interes" în circuitul turistic ; stațiunile pentru tratament ca și lacurile care oferă condiții de practicare a pescuitului de masă și sportiv atrag tot mai mulți turiști la sfîrșit de săptămînă. La acestea adăugînd și turismul de tranzit spre Marea Neagră — ceea ce a făcut ca în locul hanurilor de odinioară să apară, în lungul drumurilor, forme moderne de cazare.

La calitățile apelor, căile comode de acces, punctele de agrement, se adaugă și condițiile climatice deosebit de favorabile pentru sezonul balnear ; durata anuală de strălucire a soarelui este dintre cele mai lungi din țara noastră, ridicîndu-se la 2 000—2 200 ore ; numărul mare de zile senine, cantitatea mică de precipitații, nebulozitatea redusă, toate favorizează practicarea diferitelor forme de turism (Octavia Șeitan—Bogdan, 1969). Unele stațiuni au devenit adevărate comple e balneo-turistice cum sînt cele de la Lacul Sărat, Amara etc. Au fost scoase în evidență existența unor izvoare minerale în localitatea Însurăței, apele avînd un debit de 280 metri cubi în 24 ore, apoi la Ciulnița, Perieți, Valea Ciorii, Dichiseni — izvoare minerale sulfuroase — iar la Ulmu se constată că cele trei izvoare au ape oligominerale. Multe din lacurile din cursul inferior al Buzăului și Ialomiței, cu proprietăți terapeutice, oferă pe lîngă nămol și posibilități de agrement. Pentru cura balneară cercetările efectuate de institutele de specialitate au determinat rezervele de nămol din lacurile Fundata, Cîineni, Movila Miresei, Potcoava etc.

Din lacurile Amara și Fundata se exploatează nămoluri terapeutice negre pelogene din care se fabrică produse Pell-Amar. Dezvoltarea stațiunii Amara a schimbat complet peisajul și vechiul sat omonim. În această regiune, generozitatea subsolului este folosită intens. Lacul Amara, cu o suprafață de circa 4,5 km și adîncime maximă de 2,50 m, a fost multă vreme ocolit de oameni, deoarece nu folosea la nimeni și la nimic. De prin 1905 începe să fie căutat de unii bolnavi, dar lipsa confortului, a medicilor a făcut să fie un punct greu accesibil și puțin vizitat. În prezent stațiunea balneoclimaterică Amara se situează printre cele mai renumite din țara noastră. Anual vin la tratament balnear mii de oameni. S-au construit și dat în folosință în ultimii ani noi pavilioane, s-a îmbogățit considerabil baza materială și a crescut numărul cadrelor medicale superioare și medii. Numai în anul 1978 au fost la tratament balnear peste 36 000 de persoane. Dacă lacul era altădată o paragină, cu limită foarte variabilă după anotimp, cu maluri supuse abradării, în noile condiții s-au efectuat lucrări de protecție, de consolidare pe o lungime de peste 1 000 m și de îndiguire de peste 800 m ; împădurirea laturii nordice și izo-

larea apelor lacustre de cele de precipitații din zonele mărginașe joase i-au stabilizat nivelul. Un lac fără însemnătate era considerat altădată și lacul Fundata, tot în bazinul Ialomiței, la vest de lacul Amara, cu o suprafață de 5 km p.; prin lucrările de consolidare a malurilor i s-a creat o relativă stabilitate și în curînd va deveni o nouă stațiune balneară.

Lacul Sărat, întins pe 175 ha, din apropierea orașului Brăila, este cel mai vechi lac din Bărăgan folosit în scop terapeutic. În anii 1872, 1886, din cauza precipitațiilor scăzute perimetrul lacului s-a restrîns, ori chiar a secat complet. În 1955, Institutul de balneologie și fizioterapie din București a întreprins o serie de cercetări privind rezerva de nămol care a fost apreciată la circa 66 000 metri cubi. Pavilioanele balneare construite de curînd și lucrările de protecție a apei lacului au schimbat înfățișarea regiunii devenind astfel un important centru balneoclimateric. De o parte a lacului pădurea tînără umbrește vilele, iar de cealaltă parte se află cîmpul intens cultivat cu tot felul de cereale.

Limanele fluviatile din bazinul inferior al Buzăului, cu apele ascunse în stufărișuri, nu erau utilizate aproape deloc; serveau doar la adăpatul turmelor și ca loc de popas păsărilor migratoare. A trecut mult timp pînă s-a înțeles rostul lor și la ce pot fi folosite. Înfățișarea era aceeași pentru toate lacurile Bărăganului, iar peștele nu era decît un aliment local. Flora și fauna existentă nu constituiau obiectul unei atenții speciale.

Astăzi, în urma unui întreg complex de măsuri, fiecare lac este cunoscut în amănunt și încadrat potrivit calității apelor sale, utilizate fie în scop agropiscicol, fie în scop terapeutic și turistic. Bunăoară lacul Cîineni (cu o suprafață de 75 ha), unul din limanele fluviatile situat pe partea stîngă a rîului Buzău, este declarat stațiune balneoclimaterică, cu echipament modern, și căutat pentru calitățile terapeutice ale apelor sale. Studiile efectuate după 1960 au stabilit că rezerva de nămol din apa lacului (circa 2 450 000 metri cubi) se poate exploata cu ușurință. Lacurile clastocarstice din regiunea fără scurgere a Bărăganului, cum sînt Movila Miresii (180 ha), Plopul (300 ha), Ianca (330 ha) și altele, dintre Buzău și Călmățui, ca și cele dintre Ialomița și Călmățui, sînt supuse modificărilor antropice, ceea ce nu se putea concepe altădată.

Rîurile care străbat Bărăganul nu-și mai mînă nici unul astăzi apele prin vechile albii, la voia întîmplării. Malurile le-au fost îndiguite, meandrele tăiate, iar albiile adîncite. La periferia sudică, estică și nordică, Bărăganul este udat intens de apele care-l separă de celelalte regiuni. Datorită platitudinii cîmpiei, cursul

larea apelor lacustre de cele de precipitații din zonele mărginașe joase i-au stabilizat nivelul. Un lac fără însemnătate era considerat altădată și lacul Fundata, tot în bazinul Ialomiței, la vest de lacul Amara, cu o suprafață de 5 km p. ; prin lucrările de consolidare a malurilor i s-a creat o relativă stabilitate și în curînd va deveni o nouă stațiune balneară.

Lacul Sărat, întins pe 175 ha, din apropierea orașului Brăila, este cel mai vechi lac din Bărăgan folosit în scop terapeutic. În anii 1872, 1886, din cauza precipitațiilor scăzute perimetrul lacului s-a restrîns, ori chiar a secat complet. În 1955, Institutul de balneologie și fizioterapie din București a întreprins o serie de cercetări privind rezerva de nămol care a fost apreciată la circa 66 000 metri cubi. Pavilioanele balneare construite de curînd și lucrările de protecție a apei lacului au schimbat înfățișarea regiunii devenind astfel un important centru balneoclimateric. De o parte a lacului pădurea tînără umbrește vilele, iar de cealaltă parte se află cîmpul intens cultivat cu tot felul de cereale.

Limanele fluviatile din bazinul inferior al Buzăului, cu apele ascunse în stufărișuri, nu erau utilizate aproape deloc ; serveau doar la adăpatul turmelor și ca loc de popas păsărilor migratoare. A trecut mult timp pînă s-a înțeles rostul lor și la ce pot fi folosite. Înfățișarea era aceeași pentru toate lacurile Bărăganului, iar peștele nu era decît un aliment local. Flora și fauna existentă nu constituiau obiectul unei atenții speciale.

Astăzi, în urma unui întreg complex de măsuri, fiecare lac este cunoscut în amănunt și încadrat potrivit calității apelor sale, utilizate fie în scop agropiscicol, fie în scop terapeutic și turistic. Bunăoară lacul Cîineni (cu o suprafață de 75 ha), unul din limanele fluviatile situat pe partea stîngă a rîului Buzău, este declarat stațiune balneoclimaterică, cu echipament modern, și căutat pentru calitățile terapeutice ale apelor sale. Studiile efectuate după 1960 au stabilit că rezerva de nămol din apa lacului (circa 2 450 000 metri cubi) se poate exploata cu ușurință. Lacurile clastocarstice din regiunea fără scurgere a Bărăganului, cum sînt Movila Miresii (180 ha), Plopul (300 ha), Ianca (330 ha) și altele, dintre Buzău și Călmățui, ca și cele dintre Ialomița și Călmățui, sînt supuse modificărilor antropice, ceea ce nu se putea concepe altădată.

Rîurile care străbat Bărăganul nu-și mai mînă nici unul astăzi apele prin vechile albii, la voia întîmplării. Malurile le-au fost îndiguite, meandrele tăiate, iar albiile adîncite. La periferia sudică, estică și nordică, Bărăganul este udat intens de apele care-l separă de celelalte regiuni. Datorită platitudinii cîmpiei, cursul

inferior al rîu'ui Buzău, cu albia adîncită în cuvertura de loess cuaternar, prezintă o mare mobilitate laterală și un accentuat grad de meandrare (coeficientul se ridică la circa 22), ceea ce face ca apa să se împuţineze simţitor în timpul verii sub arşiţa soarelui. Condiţiile climatice din bazin imprimă Buzăului, în bună parte, un regim torenţial, îndeosebi la viiturile de primăvară, fapt care se reflectă și în pendularea cursului inferior ; bunăoară, în anul 1969, Buzăul, silit de o viitură, s-a deplasat cu aproape 20 km de la vechea albie minoră, între localităţile Deduleşti şi Maraloiu. Asemenea viituri s-au înregistrat și în alţi ani, îndiguirile din ultimele decenii dintre Nisipuri — Făurei, Maraloiu — Grădiștea — Şuţeşti, ca și cele din Cîmpia Siretului inferior au ferit regiunea limitrofă de pacostea revărsărilor. Rectificările efectuate pe Buzău în 1979, pe circa 70 km lungime, i-au statornicit albia, iar cea mai mare parte din apă a fost îndrumată pe canalele de irigaţie. Apele fiind stăpînite, inundaţiile catastrofale s-au potolit, obţinîndu-se totodată circa 50 000 ha teren arabil bun pentru culturi'e agricole.

Călmăţuiul, care-și desfășoară cursul pe circa 145 km și cu o suprafaţă a bazinului de 820 km p, este cea mai tipică apă a Bărăganului. Îşi are izvoarele în cadrul cîmpiei, în apropierea localităţilor Stîlpu — Costeşti — Ţinteşti ; panta redusă și cursul foarte sinuos au determinat și colmatare accentuată, ceea ce a dus la naşterea a numeroase lăculeţe care se înşiră ca mărge'ele pe aţă. Profilul transversal, larg, al văii contrastează puternic cu debitul redus supus fluctuaţiilor climatice. Lucrările hidrotehnice de regularizare a cursului și irigare, înfăptuite recent — tăierea meandrelor, îndiguirea maluri'or, adîncirea albiei — au scos de sub inundaţii circa 30 000 ha terenuri agricole, ceea ce a avut o sensibilă influenţă în economia regiunii. Pămînturile nisipoase din bazinul Călmăţuiului — dunele — au căpătat apă și au devenit terenuri fertile, cîndva sub comanda vîntului care le mîna nisipul dintr-o parte în alta.

Rîul Ialomiţa străbate Bărăganul de la vest la est pe o lungime de circa 200 km. Valea largă, dezvoltată în depozitele loessoide şi argiloase cu pantă slabă, permite existenţa unui mare coeficient de meandrare. În urma unor amenajări hidrotehnice s-a ridicat valoarea productivă a luncii și a terasei inferioare. Valea Ialomiţei a fost calea de intrare în lumea Bărăganului drenîndu-l prin partea centra'ă și mai departe spre Dunăre. În locul drumului de trashumanţă îngust și de pe care se ridica praful pînă în înaltul cerului se desfășoară astăzi o cale ferată electrificată și o șosea modernizată (E 15) ; în vadul dunărean unde trecerea

se făcea cu un pod de lemn plutitor tras dintr-o parte în alta, sau cu barca, de curînd noul pod din fier și beton arcuit peste fluviu înlătură orice fel de dificultăți din calea traficului rutier.

Iazurile construite în Valea Jigălia (pe care se presupune că s-ar fi dirijat un vechi braț al Dunării) au scos-o din amorțire, înviorînd și versanții prin sporul de umiditate. Bărăganul din totdeauna a suferit din cauza perioadelor lungi de uscăciune și a secetelor , care durează între 12 și 20 zile, fapt ce i-a imprimat caracterul de stepă. Pe versantul drept al Călmățuiului și Ialomiței ierburile cîmpurilor și nisipurile stăpîneau întinderile. Pentru a-i schimba fața, spre a trece la o agricultură intensivă, erau necesare studii cu caracter climatic, hidrologic și pedologic, de legarea științei cu viața specifică a Bărăganului. Solurile — cu mici excepții — erau bune pentru tot felul de culturi agricole, dar le lipsea apa în perioadele călduroase. Cea mai mare întindere o ocupă cernoziomul (circa 75%) cu toate varietățile sale : cernoziomurile levigate castanii, ciocolatii, carbonatice, freatic umede cu mare fertilitate etc. Roca mamă pe care s-au format este loessul, rocă cu mare porozitate, infiltrația pe verticală ușoară permițînd o circulație bună, ceea ce ar însemna că are apă, dar existînd întinse cîmpuri cu caracter endoreic apa ploilor se infiltrează. În perioadele lungi de secetă, cu insolație puternică, apa se evaporă și nu folosește plantelor. Afară de cernoziomuri sînt și solurile azonale — soluri tinere de luncă și aluviuni, din lungul rîurilor cu bună fertilitate, datorită umidității și conținutului satisfăcător de substanțe nutritive, apoi solonceacurile cu 1—1,5% săruri — și solonețurile cu răspîndire insulară în zonele depresionare, fără drenaj, cu procent ridicat de săruri care au o fertilitate slabă, unde sînt necesare amendamente cu conținut de substanțe neutralizante pentru sare. Dar problema alimentării cu apă potabilă a cîmpurilor și pentru necesitățile tehnice ale întreprinderilor care aveau să apară pe alocuri, cît și pentru excesul de umiditate trebuiau efectuate lucrări de îmbunătățiri funciare pe baze științifice. În acest scop s-au instalat, mai întîi de către Institutul Meteorologic, o serie de stații meteorologice, începînd încă din anul 1945, în cele mai reprezentative locuri : Fetești (1945), Viziru (1947), Afumați (1950), (tot în această din urmă localitate se înființează în 1950 și Observatorul de fizică a atmosferei), Lehliu (1951), Făurei (1952), Fundulea (1959), Chiscani (1962), Dîlga (1963), Brăila, Slobozia și Armășești (1960).

Pentru studiul condițiilor climatice Bărăganul este înzestrat astăzi cu 25 stații și peste 80 de posturi meteorologice [1]. S-au făcut observații asupra temperaturii solului, a cantităților de precipitații, inclusiv a stratului de zăpadă și asupra altor elemente climatice cu însemnătate regională. Efectuarea unor profile topoclimatice de către specialiști au scos în evidență multe din caracteristicile Bărăganului. Așezat într-o răspîntie climatică, îndeosebi zona interioară, el oferă însemnate contraste în regimul temperaturii. În timpul iernii invaziile de aer rece fac ca temperatura să coboare sub —30° (minima absolută fiind de —33,2° C, 1963 la Budești) ceea ce determină înghețuri de durată, cu zăpezi viscolite năprasnic de Crivăț, pe cînd vara suprafața activă se încălzește foarte puternic. S-a constatat că radiația solară — principalul factor genetic al climei — are valori anuale de circa 125 K cal/cm^2 suprafața orizontală cu 90 K cal/cm^2 în perioada caldă a anului. Media anuală de temperatură a aerului variază între 10° C și 11° C, iar a solului între 12° C și 13° C. Dealtfel, nici nu bănuiești că în Bărăgan s-a realizat maxima absolută pe țară — la Ion Sion lîngă localitatea Rîmnicelul — de 44,5° C la 10 august 1951 și pe sol de 68,6° C la Mărculești în ziua de 16 iulie 1966.

Regimul precipitațiilor de care ține în bună parte vegetația prezintă o mare variabilitate pe firul timpului și în extensiunea spațiului. În unele perioade secetoase sumele anuale de precipitații au ajuns sub 300 mm, în altele — dar foarte puține — au trecut de 750 mm. În general, cantitățile medii anuale de precipitații sînt reduse, variind între 450 și 500 mm, ceea ce nu a îngăduit dezvoltarea masivă a vegetației forestiere. Tabloul climatic al Bărăganului se prezintă relativ uniform, dar superlativele climatice sînt răspunzătoare de structura peisajului, mărturisind nestatornicia vremii. Valoarea precipitațiilor care scad ușor de la vest la est reflectă ridicarea gradului de continentalism în funcție de circulația generală a atmosferei, de cea a centrelor dinamice și de situația barică.

Studiile climatice generale ori speciale au dat posibilitatea luării unor măsuri cu caracter practic privind preîntîmpinarea brumelor tîrzii și timpurii, înghețurilor, viscolelor, fenomenelor de uscăciune și secetă, excesului de umiditate etc. Diferitele cercetări și mai ales studiul climatic complet al Bărăganului realizat de Octavia Bogdan (1980) au arătat că nu se pot întreprinde

[1] Octavia Bogdan, *Potențialul climatic al Bărăganului*, Edit. Academiei R.S.R., București, 1980.

lucrări agrotehnice, de sistematizarea teritoriului, de construcţii, drumuri şi poduri, telecomunicaţii, electrificare, culturi duble timpurii şi tîrzii, uzini eoliene, irigaţii, canalizări şi chiar aşezări umane fără cunoaşterea particularităţilor climei locale. În cadrul Bărăganului analiza factorilor naturali a scos în evidenţă potenţialul de fertilitate al solurilor, dar cu o repartiţie a apei nesatisfăcătoare.

„Grînarul ţării noastre" este implicat în cea mai deplină şi sistematică reţea de irigaţii care să-i dea forţa transformărilor cerute de viaţa socială. Este demonstrat faptul că introducerea irigaţiilor contribuie substanţial la sporirea producţiei agricole. Ca problemă, irigaţiile s-au pus de mult, încă de prin secolul al XVII-lea, totdeauna însă după apariţia unei secete care compromitea recoltele. Bunăoară, între anii 1865 şi 1872 s-a vorbit mult de proiectarea unui canal care să străbată Cîmpia Română — inclusiv Bărăganul — de la Drobeta-Turnu Severin pînă la Brăila, căruia i s-a găsit şi numele de „Canalul lui Traian" (I. Pleşa, 1979). Ulterior s-au alcătuit şi alte proiecte speciale pentru Bărăgan dar nu au putut să devină realitate decît după o sută şi ceva de ani. Potrivit Programului naţional de amenajare a bazinelor hidrografice ale Republicii Socialiste România s-a trecut la aplicarea de lucrări hidroameliorative şi în cuprinsul Bărăganului, la construirea unei reţele de canale de aducţie şi de distribuire, staţii de pompare a apei din Dunăre şi de repompare. S-au prevăzut totodată măsuri privind înlăturarea excesului de umiditate, combaterea activă a eroziunii solului, cît şi automatizarea unor stăvilare regulatoare de nivel. De cînd sute de hectare au fost prinse în sistemele de irigaţii moderne, pe multe sute de hectare recolta s-a dublat; chiar şi terenurile nisipoase desalinizate au intrat în circuitul agricol. Porumbului i s-au asigurat astfel producţii între 8 000 şi 11 500 kg/ha. Pe dunele din lungul Călmăţuiului şi Ialomiţei au apărut plantaţii de vii şi pomi fructiferi. Aproape pretudindeni terenul agricol este folosit intensiv. În locul ciulinilor şi ierburilor s-au instalat culturi duble de cereale, pe alocuri şi plante de origine tropicală — bumbac, orez, ricin şi altele. Cum să nu schimbe toate acestea faţa „Cîmpiei Soarelui"?

Tabloul urbanistic al Cîmpiei Bărăganului la finele secolului al XIX-lea şi începutul celui de al XX-lea era foarte sărac. Cu excepţia zonei de contact cu valea Dunării unde existau cîteva oraşe, în partea centrală erau doar două tîrguri care nu se deosebeau de sate decît prin 3—4 prăvălii şi mai multe cîrciumi.

Dezvoltarea rețelei de orașe a Bărăganului s-a înfăptuit în strînsă legătură cu dezvoltarea forțelor de producție ale țării după perioada de reconstrucție (1948).

Orașul în care poți desprinde, mai mult decît oriunde ritmul tumultuos al transformărilor, este *Slobozia.* Cine-l știe cum era altădată nu-și poate crede ochilor ceea ce vede astăzi : totul îi apare ca un basm care nu are forța să-l cuprindă. Despre Slobozia așezată în inima Bărăganului, pe partea stîngă a văii Ialomița, se vorbește de mult ; un fost tîrg agricol — de vite și de cereale — socotit centrul economic al cîmpiei. Ca „industrie" nu avea decît mori și cîteva ateliere meșteșugărești ; cu timpul s-a construit și un siloz. Deși în anul 1912, Slobozia este declarat oraș, și-a păstrat în continuare tenta agricolă ; fiind situat la o întretăiere de drumuri comerciale, începe să se aglomereze, comerțul se mai extinde, totul fiind legat de produsele agricole. Construcția căii ferate Călărași—Ciulnița—Slobozia (1887) și a celei spre București (1912) face să-i crească habitatul prin aglomerări omenești, deoarece orașul avea acces ușor spre Dunăre și Capitală, către care se trimiteau cerealele și vitele. Zarva mai mare era în timpul toamnei, după culegerea recoltelor ; odată cu venirea iernii Slobozia intra în liniștea obișnuită tîrgurilor de provincie îmbrăcînd haina de sat. Praful răscolit de puterea vîntului de pe drumurile nepietruite se unea cu nisipul spulberat din dunele de pe partea dreaptă a Ialomiței. Căpătînd noi dimensiuni, Slobozia devine reședința județului Ialomița din 1968, iar de la 1 august 1979 municipiu, avînd atunci o populație de 31 120 locuitori. Paralel cu funcția de nod rutier și feroviar, Slobozia a trecut de la stadiul de oraș cu caracter agrar, la oraș cu specific industrial. Dezvoltarea industriei chimice — care produce îngrășăminte necesare pentru agricultură — industriei textile (Filatura de bumbac) și industriei alimentare, concomitent cu dezvoltarea funcțiilor rezidențială, comercială, social-culturală și a zestrei tehnico-edilitare îi dau nota caracteristică de astăzi, aceea a unui oraș cu totul nou, care se impune prin ansamblul profundelor schimbări.

Dacă intri în Bărăgan pe latura lui vestică îți apare deodată în cale o imagine cu totul aparte în spațiul larg, întins al cîmpurilor : o încrucișare de drumuri modernizate, turlele unor sonde, silozuri de cereale, clădirile unor fabrici, stație de benzină și de reparații auto, siluetele unui oraș modern — *Urzicenii* de astăzi. Este pomenit de multă vreme în documentele istorice ca tîrg cu caracter agrar, centru de schimb economic, pe zona de contact

dintre stepă şi silvostepă. Ca aşezare rurală, după toate probabilităţile, datează de prin 1596, iar ca „tîrguşor" este menţionat între 1716—1832 cînd a fost şi capitala judeţului Ialomiţa, după care ajunge iar un sat. Devine aşezare urbană în 1894, dar tot cu un accentuat caracter agricol.

Urzicenii s-au modelat din temelii abia în ultimele decenii, peisajul tîrgului de vite şi cereale din poarta Bărăganului s-a şters, pe vatra lui înălţîndu-se însemnele industriei.

Tot pe o prispă a rîului Ialomiţa, la un alt nod rutier cu cinci ramuri şi de cale ferată cu patru ramuri, se află pe harta Bărăganului, oraşul de dată recentă *Ţăndărei*, ridicat dintr-un vechi sat, înconjurat de cîmpuri largi şi joase semănate cu cereale. Oraşul agro-industrial Ţăndărei se mîndreşte cu edificii social-culturale, cu o fabrică de zahăr şi una de ceramică, cu noi ateliere meşteşugăreşti spaţioase, cu intense schimburi economice, înscriind în cadrul cîmpiei Padinei un decor inedit, scoţînd din liniştea izolării întreg acest sector bărăgănean.

Pe drumul naţional care uneşte Slobozia cu Brăila, cam la jumătate distanţă, la marginea unui cîmp de dune de pe malul drept al Călmăţuiului, se răsfiră clădirile altei noi localităţi, *Însurăţei* — centru administrativ, aparţinînd judeţului Brăila. Darurile naturii erau cîmpul cu ierburi, valea largă şi verde a Călmăţuiului. Orînduirea noastră i-a imprimat pecetea urbanizării oglindită prin începuturile unei industrii alimentare (fabrica de brînzeturi şi distilăria de rachiuri) căruia i s-a adăugat un abator de ovine, o centrală termică şi o întreprindere de tricotaje din bumbac.

Urbanismul şi-a făcut loc cu putere şi în cuprinsul Bărăganului de nord, unde a dat naştere la schimbări spectaculoase în aspectul regiunii. La Făurei, aproape de valea rîului Buzău, se întîlnesc patru mari şosele şi tot atîtea căi ferate care fac legătura cu Bucureştiul, Moldova şi cu litoralul. Aici, pe vatra unei vechi localităţi rurale s-a dezvoltat, după 1968, oraşul. În alcătuirea centrului civic au apărut magazine noi, blocuri de locuinţe, şcoli, casă de cultură, spital, unităţi de prestări de servicii etc., cît şi importante obiective industriale, mai ales din ramurile industriei alimentară, prelucrarea lemnului şi metalelor.

În cadrul reţelei de oraşe bărăgănene, dezvoltate din sate de muncitori agricoli ori păstori, pot fi menţionate ca localităţi urbane în devenire: Ianca, Movila Miresii, Cireşu (jud. Brăila) şi Pogoanele (jud. Buzău).

La Ianca în afară de Fabrica de zahăr, Centrala termică și Abatorul de păsări, baza economico-socială va fi completată cu noi obiective agro-industriale, deoarece beneficiază de condiții favorabile de dezvoltare. Localitatea Movila Miresii, așezată pe drumul care leagă Brăila de Rîmnicu Sărat, este cunoscută de vreme îndelungată — datorită lacului cu calități terapeutice — devenită nu de mult stațiune balneară. Peisajul său civic se modifică treptat, apar noi blocuri de locuit și dotări social-culturale. Localitatea Cireșu, din valea largă a Călmățuiului, cu profil agroindustrial capătă noi valențe, pe lîngă atelierul de covoare și dotări proprii unui centru urban.

Pogoanele, important popas în acest pămînt îmbelșugat, se va dezvolta ca oraș pe seama industriei metalurgice neferoase și a țițeiului. Prin căile de comunicație rutieră, beneficiază de legături strînse cu Buzău, Urziceni și Slobozia.

Procesul de înnoire al Bărăganului este atestat și de multe din așezările rurale, deschizîndu-li-se largi orizonturi spre urbanism; îmbrăcînd haina modernă, s-au constituit repede ca unități administrative, economice și sociale bine definite, asigurate fiind de reconstrucția centrului civic, de țesătura stradală, echiparea cu rețele de apă, canal și energie termică. Unele sate mari și prea extinse dezvoltîndu-se pe verticală și-au restrîns perimetrele intrînd astfel cu noi suprafețe în circuitul agricol.

DRUM PRIN CÎMPIILE BOIANULUI, BURDEI ȘI GĂVANEI (CÎMPIA GĂVANU-BURDEA)

În partea mijlocie a Cîmpiei Române între Olt și Argeș, cîmpul larg, deschis, sculptat din loc în loc de ape firave, a înregistrat prefaceri importante, fără precedent, în deceniile 5—8 ale secolului nostru. Cert este, cuprinsul acestei cîmpii împărțită în trei sectoare sub raport geografic, cu denumiri diferite — Boianului, Burdei, Găvanei — nu a mai păstrat nimic din peisajul de altă dată. Este o regiune de veche locuire omenească — brăzdarul tractorului și săpăturile arheologice de dată recentă au scos din pămînt mărturiile urmelor de viață. Aici a fost o zonă de încrucișare a unor drumuri dinspre munți cu cele dinspre Dunăre în lungul apelor care o sculptau, ori în curmezișul lor. În anii care au trecut decorul de suprafață al cîmpiei a prins alte tente dar adîncurile fiindu-i cercetate i-au îndulcit asprimea feței.

Este regiunea pe care Emm. de Martonne o numea „Terasa înaltă a Vedei"[1], iar mai tîrziu (1915) Gh. Vâlsan, după o toponimie locală, a numit-o „Cîmpiile Găvanul-Burdea", învecinîndu-se la nord cu Podișul Getic și Cîmpia Piteștilor, iar la sud cu Cîmpia Burnazului. Cercetătorii din ultimul deceniu (al optulea) au determinat mai precis limitele întregului ansamblu cît și a subunităților lui. Între valea Oltului și valea Vedei se află Cîmpia Boianului, între aceasta din urmă și valea Teleormanului — Cîmpia Burdei, iar ultima subunitate, dintre valea Teleormanului și valea Argeșului — Cîmpia Videle, după localitatea omonimă, denumită de Vâlsan, Cîmpia Găvanei, ori Cîmpul Glavaciocului după apa care o drenează parțial (P. Coteț, 1978). Alți cercetători îi spun acesteia din urmă „Cîmpia Găvana," iar părții sale sudice „Cîmpia Vlașcăi" (V. Mihăilescu, 1969), chiar și Cîmpia Neajlovului

[1] Emm. de Martonne, *La Valachie essai de monographie geographique*. Paris, Librairie Armand Colin, 1902, p. 184.

(I. Rădulescu, 1957), neconcordanțele provenind din cauza lipsei de coordonare. Noi vom păstra topicul de Găvana, care exprimă existența unor forme de relief tipice. După cum se arată pe teren și în unele lucrări, topicul de *găvan* se utilizează local pentru crovurile de mici dimensiuni, în timp ce pentru crovurile mari, evoluate, cel de *padină* (P. Gîștescu, 1976). Nu există un clasic al geografiei românești care să-i fi făcut o mai clară și fidelă caracterizare a acestei cîmpii dintre Olt și Argeș decît Gh. Vâslan : „După trecerea Vedei și a afluenților săi, care aduc o varietate plăcută în priveliștile ținutului, prin latele brîuri de verdeață ale luncilor lor, străbați o cîmpie care seamănă mai mult cu șesurile stepice ale României orientale. Odată cu rîurile au dispărut și pădurile. Salcîmul caracteristic pentru stepa română actuală a luat locul stejarului rămas în puține rariști. Lipsa apei silește satele să împiedice scurgerea eleșteelor în care stagnează pe timpul verii o apă verzuie, raiul sburătoarelor și focarul frigurilor. Nici o ridicătură pe toată cîmpia, mai nici un curs de apă în vîlcelele uscate. O stepă în miniatură, așezată la 200 m înălțime, în apropierea imediată a colinelor. Faptul a izbit poporul care a dat un nume special regiunii : *Cîmpiile Găvanu și Burdea*. Cu toate acestea înfățișarea nu este întru totul la fel cu a marilor stepe române. În locul bunului pămînt negru care învăluie stratul cel gros de loess, aci se vede mai ales un pămînt cenușiu sărac (podzol), care se crapă în poligoane în timpul secetei și se transformă în noroi statornic pe vremea ploilor". [1] Străbătînd întinsul Cîmpiei în zadar vei căuta azi acest peisaj.Studiile întreprinse au dat posibilitatea cunoașterii în amănunt a condițiilor naturale ale solului și subsolului ce caracterizează această regiune centrală a Cîmpiei Române. Factorii geografici nu se mai descriu din auzite, forajele executate de Comitetul geologic, de C.S.A. (Comisia de stat a apelor) după 1960, de mică și mai ales de mare adîncime, prospecțiunile geofizice au scos în evidență succesiunea depozitelor geologice și alcătuirea lor. Astăzi se știe că depozitele loessoide se aștern ca o manta pe toată cîmpia cu grosimi de 7—18 m, cu excepția luncilor, sub care se află un complex marnos-nisipos-calcaros (pleistocen mediu), după care urmează depozitele de Cîndești și Frătești (pietrișuri), acestea din urmă groase de circa 80 m. Datele forajelor de mare adîncime — din raza localităților Radomirești, Potcoava, Stoicănești, Măldăeni, Roșiorii de Vede, Siliștea, Clejani ș.a. — au dus la constatarea existenței unor struc-

[1] Gh. Vâlsan, *Cîmpia Română*, Buletinul Societății Române de Geografie, Tomul XXXVI, 1915, București, pp. 341—342.

turi de șisturi bituminoase și de hidrocarburi — petrol și gaze naturale — aflate în formațiunile mezozoice și miopliocene, în exploatare, cum sînt cele din preajma localităților Trivale — Moșneni, Preajba, Siliștea, Purani, Blejești, Baciu, Poieni, Oporelu, Mihăești, Clejanei ș.a., a unor depozite de materii prime ca argilă, pietriș, nisip. Iată ce semnalează, în urma analizelor de foraje, un cercetător al cîmpiei : „Toate acestea scot la iveală caracterele cu totul noi ale acestei mari unități geomorfologice, care este Cîmpia Boianu-Burdea-Videle"[1] fiind vorba de cîmpia Găvanu-Burdea.

Noul aspect al regiunii Găvanu-Burdea se remarcă nu numai după turlele sondelor care apar la orizont, dar în egală măsură în transformările agroameliorative, urbanistice și rurale.

„Pămîntul cenușiu sărac", cum îi spunea Gh. Vâlsan solului brun de pădure podzolit, a fost îmbogățit pe baza zonării culturilor, ridicîndu-se gradul de fertilitate prin administrarea de îngrășăminte chimice după tipul genetic de sol, asolamente, irigații, afînări cu subsolierul și alte metode. Stepa și silvostepa din partea sudică au fost modificate prin lucrări adecvate mărindu-li-se productivitatea. Întreaga regiune a fost îndestulată cu apă, deoarece aici umiditatea era deficitară, precipitațiile medii anuale de numai 500 mm, solul dezvoltat pe depozite loessoide care permit infiltrația, văi cu mare instabilitate în regimul scurgerii, doar în crovuri dacă se aduna ceva apă mai multă, însă multe erau cu caracter temporar. În general, apele de suprafață nu puteau satisface necesitățile locale, în schimb apele subterane erau bogate, cantonate în stratele de Frătești, de Cîndești și depozitele de terasă. Ținîndu-se seama de cerințele actuale s-au luat măsuri de reținere a apei în lacuri artificiale în cadrul bazinelor hidrografice principale : Călmățui, Vedea, Teleorman, Glavacioc, Dîmbovnic, Neajlov ș.a. Numărul iazurilor și heleșteelor, adevărate salbe, construite în diferite scopuri — piscicol, irigații, apărare împotriva inundațiilor, agrement, — trece de 250, ceea ce face ca diferitele culturi să nu mai fie pîrjolite de arșița soarelui ; cea mai largă răspîndire o au cerealele, dar în ultimul timp o mare parte din suprafața cultivabilă o ocupă floarea-soarelui, sfecla de zahăr și ricinul, iar livezile de pomi fructiferi și viță de vie aranjată pe spaliere apar ca măiestrii artistice, pe locul unde odinioară creșteau în voie scaieții, ciulinii, păiușul, laptele cîinelui, porumbarul, lemnul cîinesc, socul, gherghinarul și alte plante sălbatice.

---

[1] P. Coteț. *Cîmpia Română — studiu de geomorfologie integrată*. Edit. Ceres, București, 1978, p. 197.

Lucrările de mare complexitate, întreprinse în cadrul cîmpiei, au dus la desecarea unor bălți infectate de țînțari, la prevenirea și combaterea eroziunilor, la ameliorarea terenurilor degradate, mărind astfel considerabil întinderea suprafețelor necesare culturilor. Deși ploaia umflă albiile rîurilor cîteodată, valurile tulburi ale apelor nu mai sînt catastrofale, măturînd tot ce întîlnesc în cale. Zvîcnirile sînt rare, ele pot fi preîntîmpinate, nu mai au putere. Lupta a fost grea, dar omul a învins. Pe Teleorman ca și pe Vedea, ori Glavacioc și Neajlov deslușești semnele potolirii lor ; apele avînd altă menire, să învioreze cîmpul și să reverse astfel lumina belșugului. Bivolii ori boii costelivi înjugați la carul încărcat cu fîn, care scîrția necontenit într-un nor de praf, a dispărut, locul a fost luat de tractor și alte mecanisme agricole. Prelucrarea pămîntului cu mașina are drept urmare crearea unui alt peisaj, mai viu, mai colorat, vesel și primitor.

Succesele obținute în economia Cîmpiei Găvanu — Burdea au dus și la restructurarea rețelei de localități, de drumuri, la trecerea unor comune în categoria orașelor, la mărirea acelor existente. Activitatea economico-socială și culturală a satelor, ca urmare a acțiunii de sistematizare, reține atenția ori unde mergi, multe s-au transformat în centre agro-industriale, noul își face loc pretutindeni sub diferite forme.

Rețeaua urbană se impune, îndeosebi, în peisajul regiunii, subliniind actualul prin întregul ei aspect.

Roșiori de Vede reprezintă centrul urban cel mai mare și mai vechi din cuprinsul cîmpiei, atestat documentar spre finele secolului al XIV-lea (1385). Un oraș mic — tîrg tihnit — unde se practica comerțul cu vite și cereale, cu cîrciumi, prăvălii cu obloane grele și cîțiva meșteșugari. A fost și capitală de județ, cînd industria prinde unele slabe rădăcini, rezumîndu-se doar la o fabrică de ulei, o țesătorie, două mori, două lăptării, o fabrică de lichior și un furnal de dimensiuni reduse ; nicăieri nu se simțea o variație în liniștea lui singuratică decît în timpul bîlciurilor de toamnă cînd devenea centru de popas. Pe străzile principale, cu cerșetori pe ici și pe colo, doar gropile roase de nepăsarea edililor, și praful ridicat de vînt aduceau oarecare schimbare. Populația era puțină față de întinderea orașului, se dezvolta greu. În anul 1930 avea 11 440 de locuitori, cît un sat mai mare din Transilvania, iar pînă în 1940 se ridicase la 14 900. În anii construirii socialismului procesul de urbanizare s-a amplificat. Aspectul edilitar se schimbă,

apar noi cartiere, întreprinderile industriale se înmulțesc, se modernizează cele vechi, implicînd și alte ramuri cu caracter economic.

Pentru a arăta schimbarea profundă a feței orașului ar fi suficient să menționăm numai apariția a două mari platforme industriale de prestigiu, în care se încadrează : Întreprinderea mecanică de material rulant (care-și desfășoară activitatea din 1972), Întreprinderea mecanică pentru agricultură și industrie alimentară (înființată în 1948), Întreprinderea textilă „Teleormanul", Fabrica de bere, Fabrica de ulei comestibil, Fabrica de furfurol, Fabrica de tricotaje din mătase, Centrul din vinificație și altele ; în planul de dezvoltare al orașului sînt prevăzute extinderea și construirea unor noi unități. Numărul populației ca urmare a acțiunii de industrializare a crescut simțitor, de la 15 300 în 1956, la 31 077 în anul 1981.

În partea estică a cîmpiei Găvanu-Burdea un fost sat Vida, de pe malul Glavaciocului, a fost declarat oraș după 1968, cînd regiunea în care este încadrat a început să poarte pecetea „aurului negru". Schela de extracție Videle care-și are punctul de pornire în anul 1960 — în prezent cea mai importantă din țară ca producție de petrol — a condiționat calitățile urbanismului modern ale orașului *Videle*. „Orașul petrolului" devenind cu timpul și nod important de cale ferată își extinde perimetrul an de an ; apar noi cartiere, magazine, instituții culturale, artere de comunicație ; în afara agriculturii, ocupația veche a locuitorilor, se înfiripează și industria. Populația crește numeric de la 6 000 de locuitori în 1956, cînd era un sat, la 11 547 în anul 1981.

În schela Videle, ca fapt deosebit, putem remarca aplicarea unei metode originale în mărirea randamentului extracției țițeiului ; așa-numita „combustie subterană" considerată ca o „premieră națională". Importanța acestei schele se pune în evidență și prin cantitatea de țiței care în 1977 s-a ridicat la 11,6% din producția totală pe țară.

Din cele menționate se desprinde constatarea că și în Cîmpia Găvanu-Burdea pitorescul naturii cît și preocuparea agricolă tradițională — cu baza tehnico-materială larg dezvoltată — se îmbină într-o desăvîrșită concordanță cu rezultatele muncii tehnico-industriale, toate intrate pe firul timpului marilor transformări. Din trenul care străbate regiunea dintr-o margine în alta — de la est le vest — privirea se odihnește în miez de primăvară pe verdele buratec al semănăturilor cîmpului presărat cu turlele sondelor de petrol care scot la suprafață rodul adîncurilor pămîntului.

BAZINUL CARBONIFER AL OLTENIEI

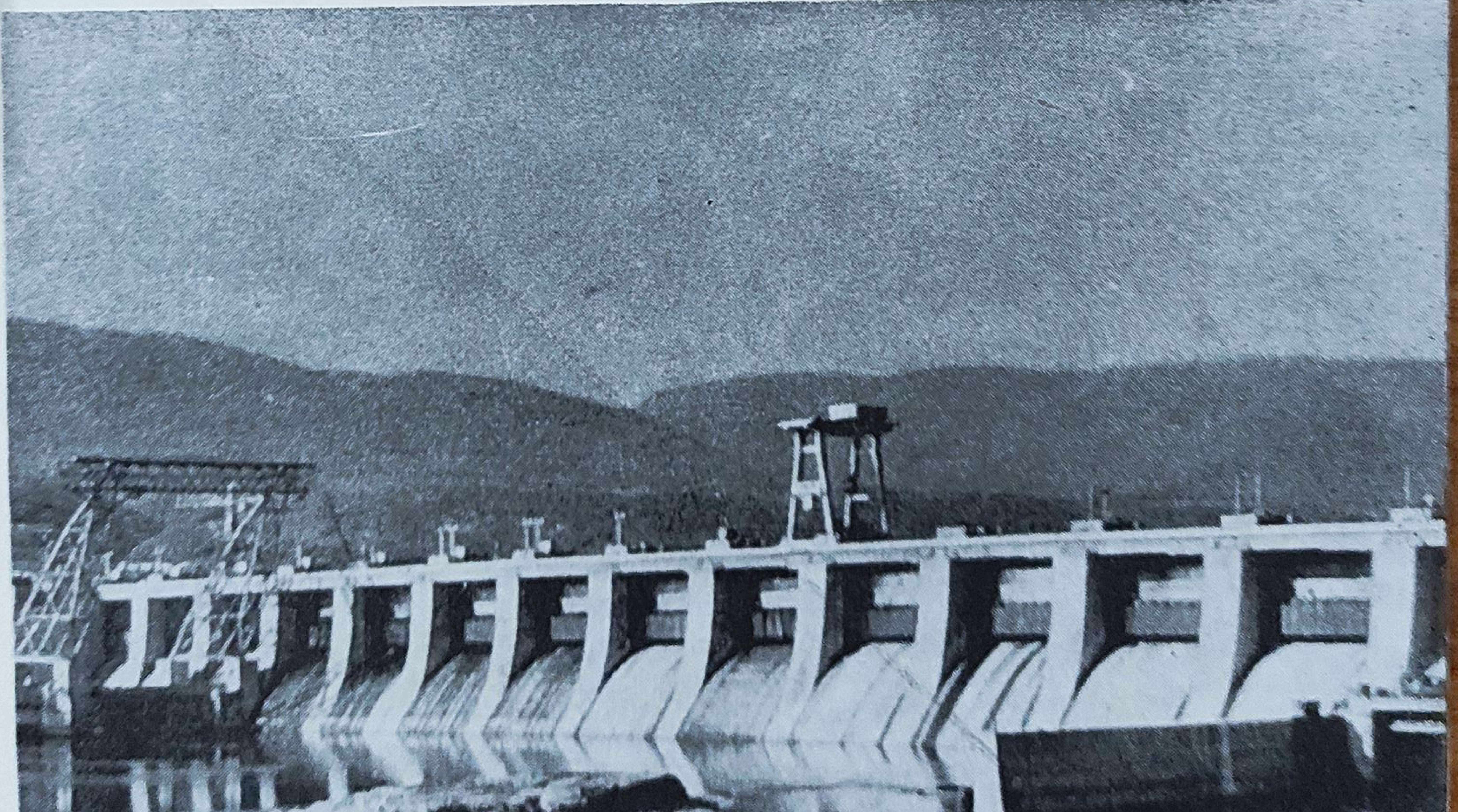
Este o regiune cu un aspect puțin obișnuit, renăscută în ultimile decenii, avansată rapid pe treapta noilor dimensiuni. Ca geneză dealurile Motrului și Branului sînt diferite ; dealurile Motrului, din bazinul hidrografic al rîului omonim, fac parte din dealurile piemontane getice, pe cînd Dealul Branului, încadrat între Jiu și Gilort, aparține ca tip dealurilor subcarpatice externe din Subcarpații Olteniei. Prin poziția lor aceste dealuri vin în contact spre nord cu depresiunea intercolinară Tg. Jiu — Cîmpu Mare, iar spre sud trec pe nesimțite în platforma Jiului. Pentru formarea unei imagini generale se impune să arătăm că această zonă de dealuri a parcurs în evoluția ei, cu unele mici excepții, aceleași etape specifice Piemontului Getic în care se încadrează, piemont cunoscut în literatura geologică și sub numele de „Zona de molasă“ ori „Depresiunea Getică“ (V. Mutihac, 1974).

Dacă pe sol, pînă în deceniul al cincilea al secolului nostru, se puteau vedea pîrloage, pîlcuri de păduri alcătuite mai ales din stejari, ogoare cu tot felul de culturi, livezi și vii, subsolul era considerat foarte sărac în resurse naturale. Doar cîteva mii de tone de cărbuni pe an de la Rovinari și prundișuri din vadurile Jiului și Motrului dacă erau utilizate. Cele dintîi cartări au fost executate de vechii geologi ca Grigore Ștefănescu, Gh. Munteanu-Murgoci, Ionescu Argetoaia, I. Popescu-Voitești și Institutul Geologic al României. În timpul primului război mondial (1916—1918) armatele germane au extras din bazinul Rovinari aproape o mie de tone de lignit. Între 1924 și 1929, Societatea Tehnică Minieră extrage circa 3 200 tone. Alte societăți ca „Rovinari — S.A.R.“ Jiu — S.A.R. — Miniera ș.a. extrag sporadic, cu mijloace rudimentare și în condiții de lucru fără nici o asigurare. „Astfel, extragerea lignitului în zona Rovinari se făcea prin sistemul gropilor, folosind ca unelte



Depresiunea Moldova Veche

Barajul și ecluza
de la Porțile de Fier 1 *(Foto Al. Comănescu)*

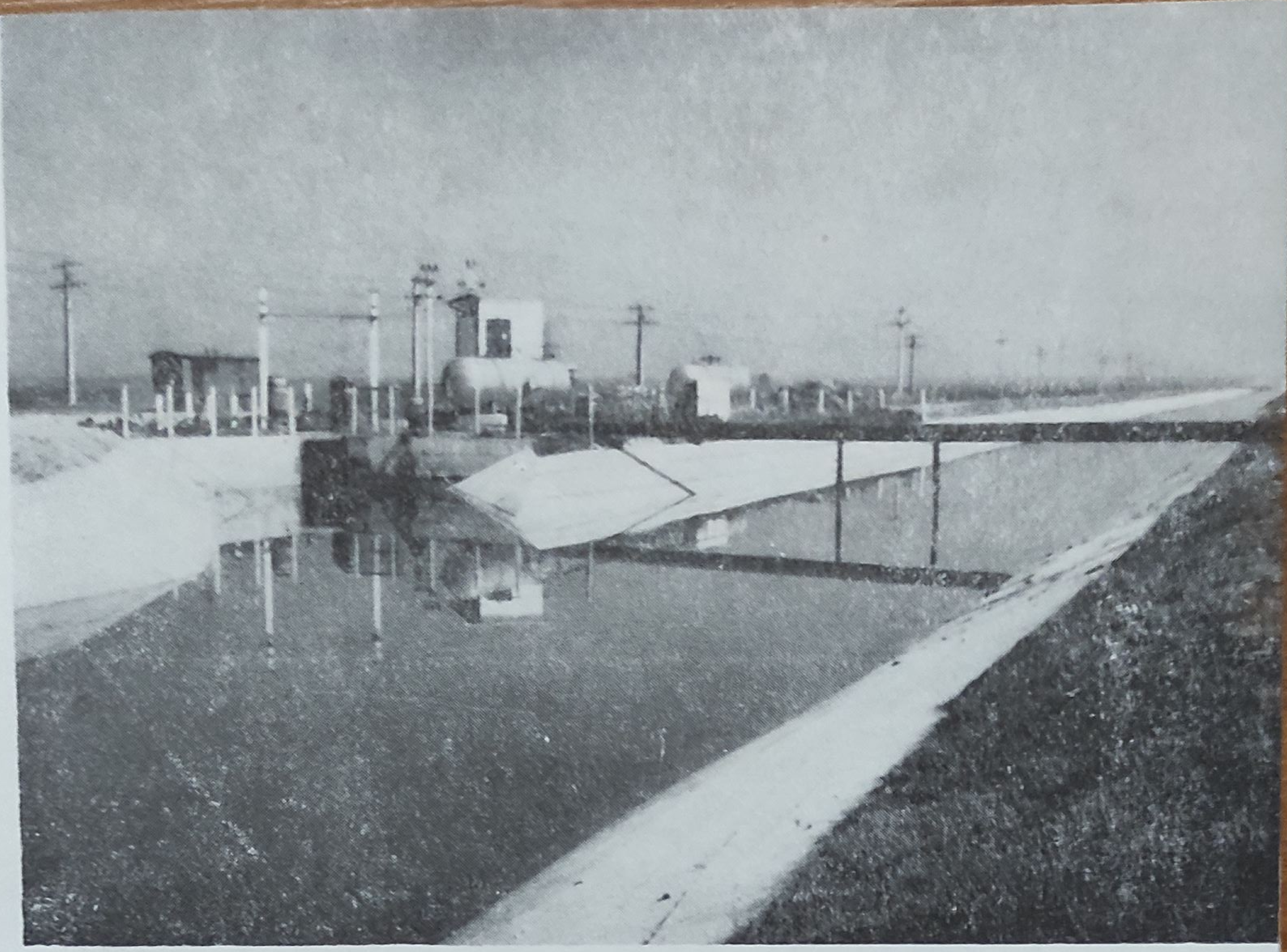




Aspect din orașul Orșova Nouă.
În ultimul plan Munții Almăjului în partea stîngă
și Munții Cernei în cea dreaptă

Lacul Cerna, format pe locul Orșovei Vechi *(Foto: V. Stamate)*





Sistemul de pompare a apei din Dunăre
în canalurile de irigaţie din Cîmpia Băileşti (Oltenia)

Vedere generală asupra oraşului Turnu Măgurele ;
în ultimul plan valea Dunării





Insula Mare (Balta Brăilei). Sistem de pompare a apei

Municipiul Brăila ;
partea veche şi partea nouă a oraşului





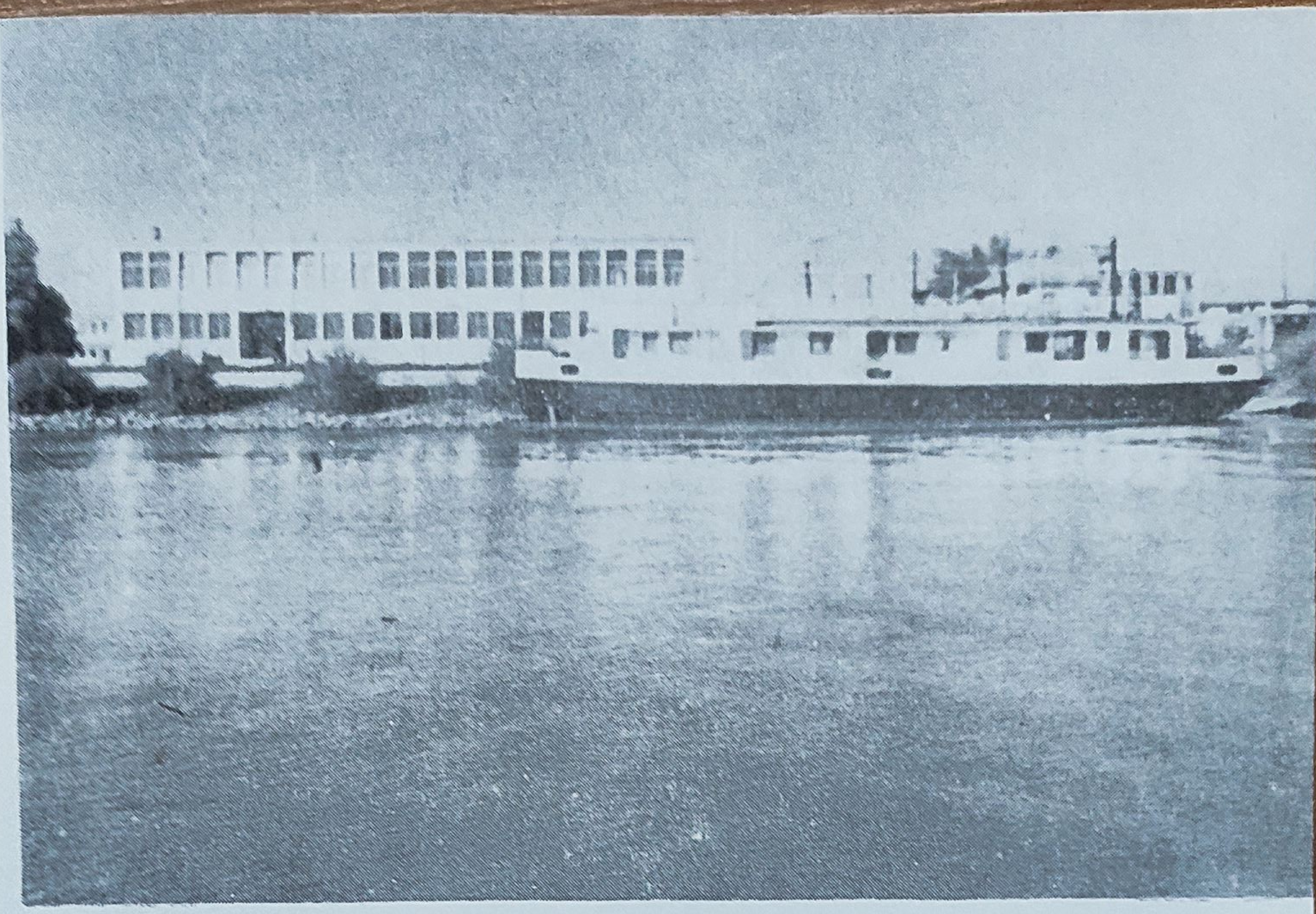
Galaţi, vedere de ansamblu *(Foto : D. F. Dumitru)*



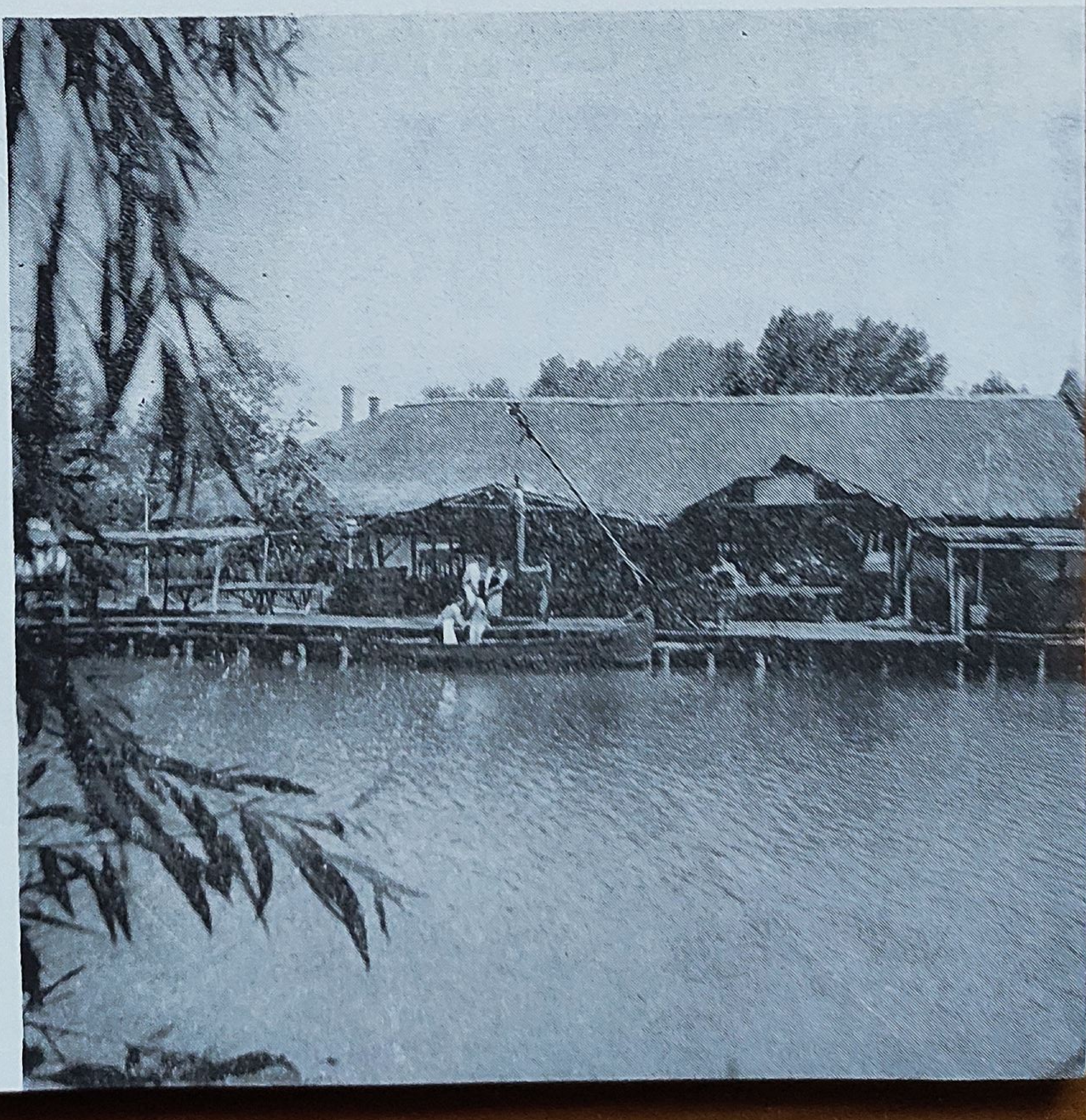
Municipiul Tulcea, „poarta de intrare în Deltă".
În ultimul plan culmi din dealurile Redi



Delta Dunării
Braţul Sulina



Delta Dunării. Vedere de la Maliuc

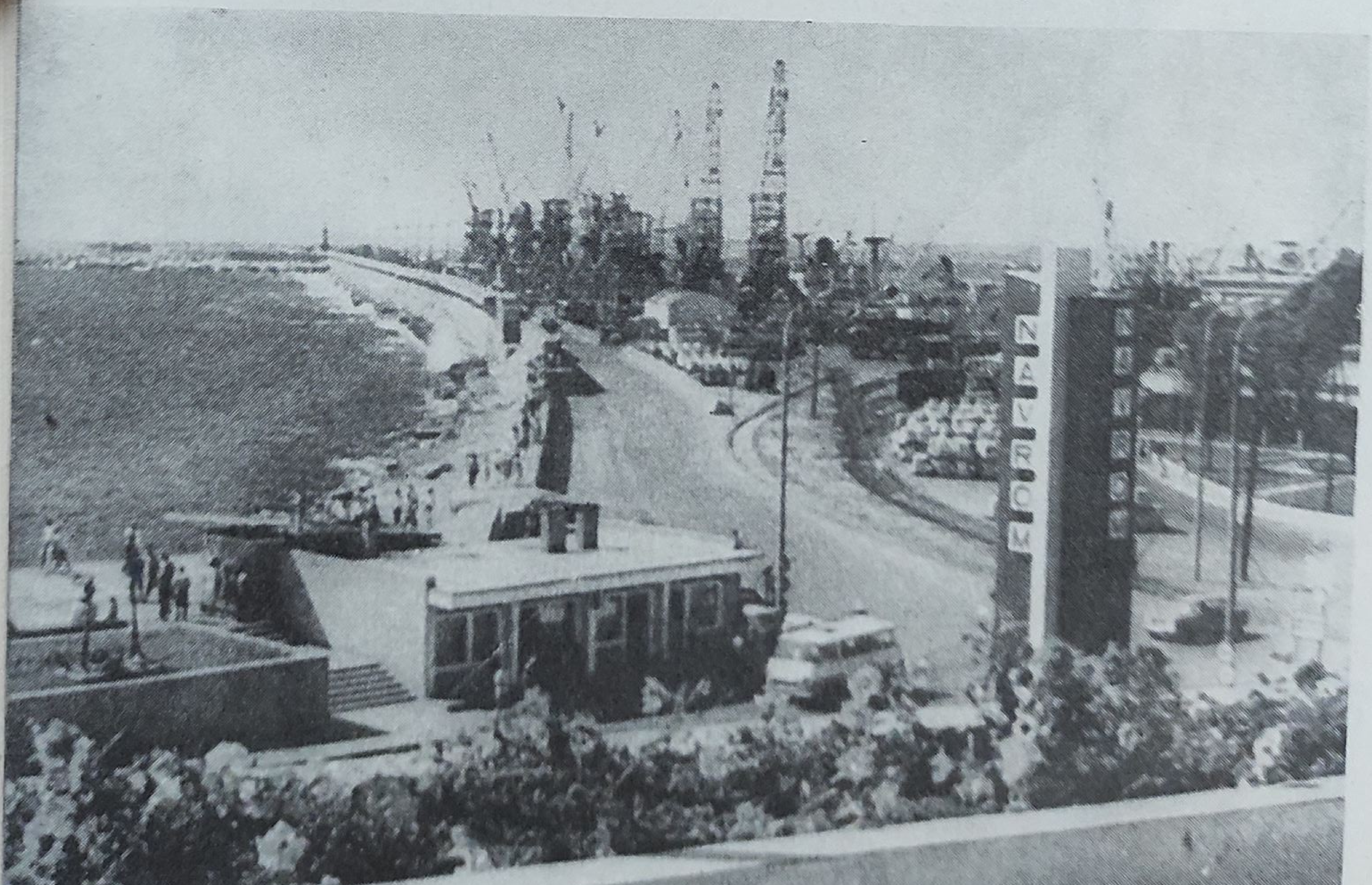


Cherhanaua
de la Gorgova



Litoralul Mării Negre. Stațiunea Neptun

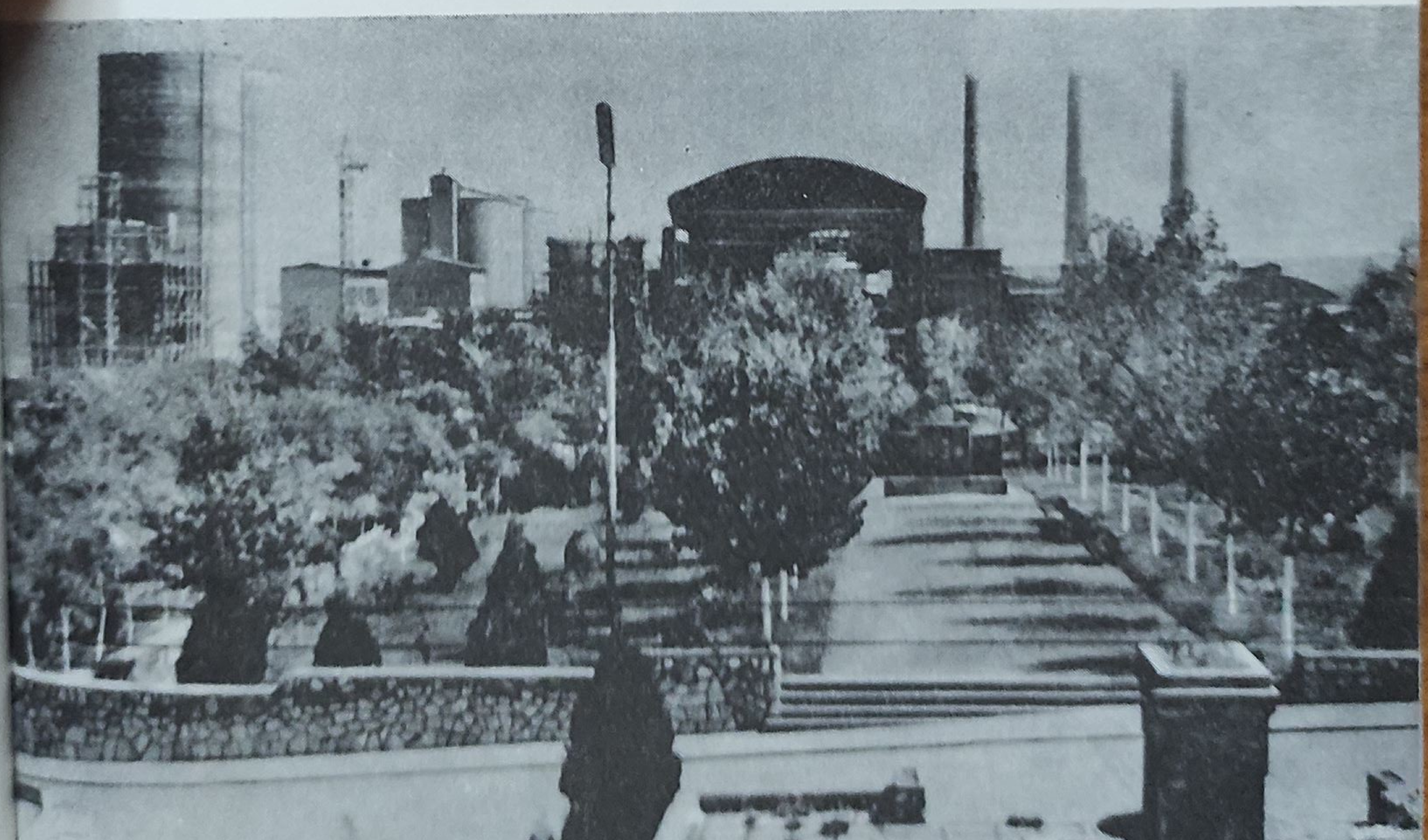
Constanța. Vedere din port *(Foto : C. Vladu)*

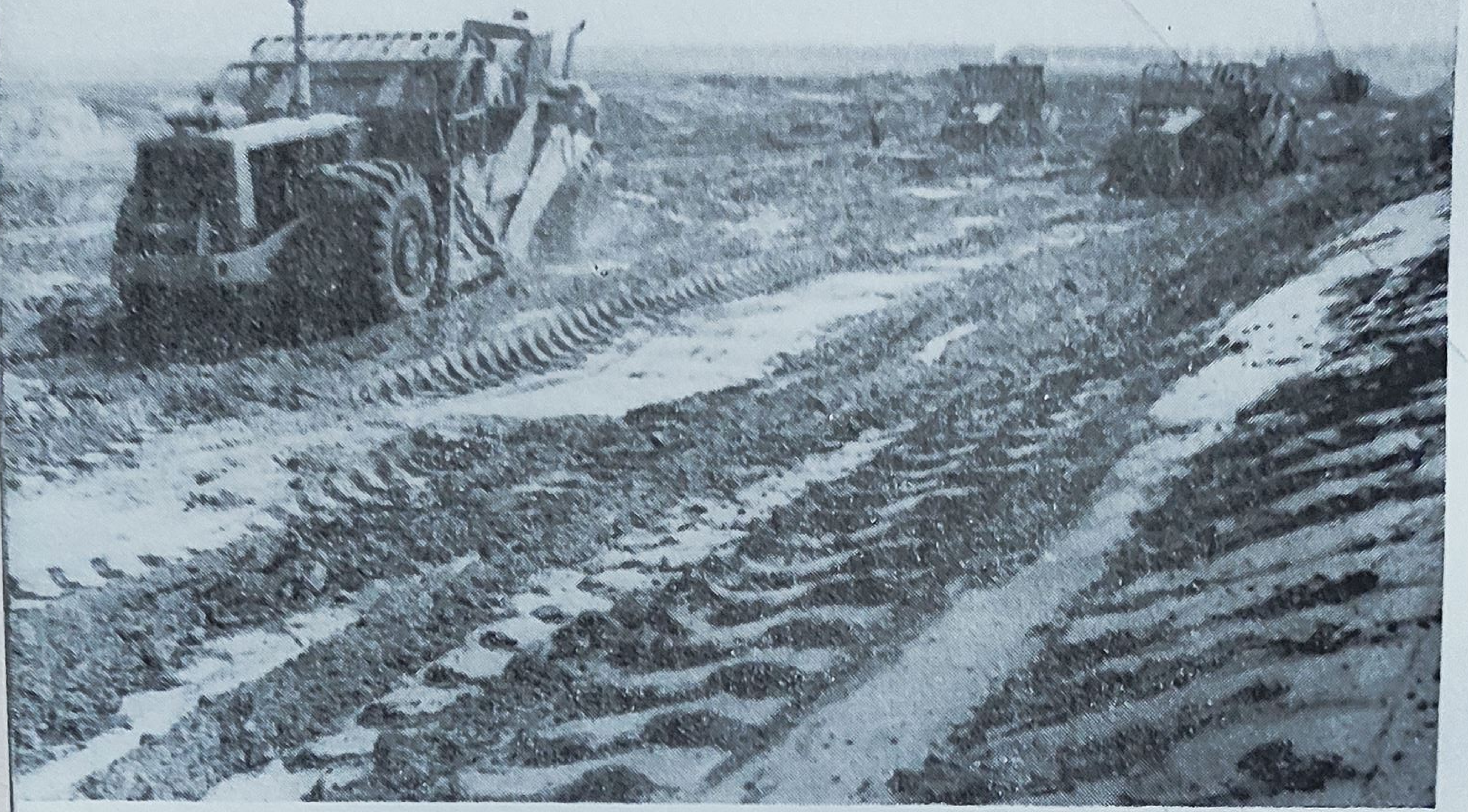




Constanța. Piața gării *(Foto : C.P.C.S.)*

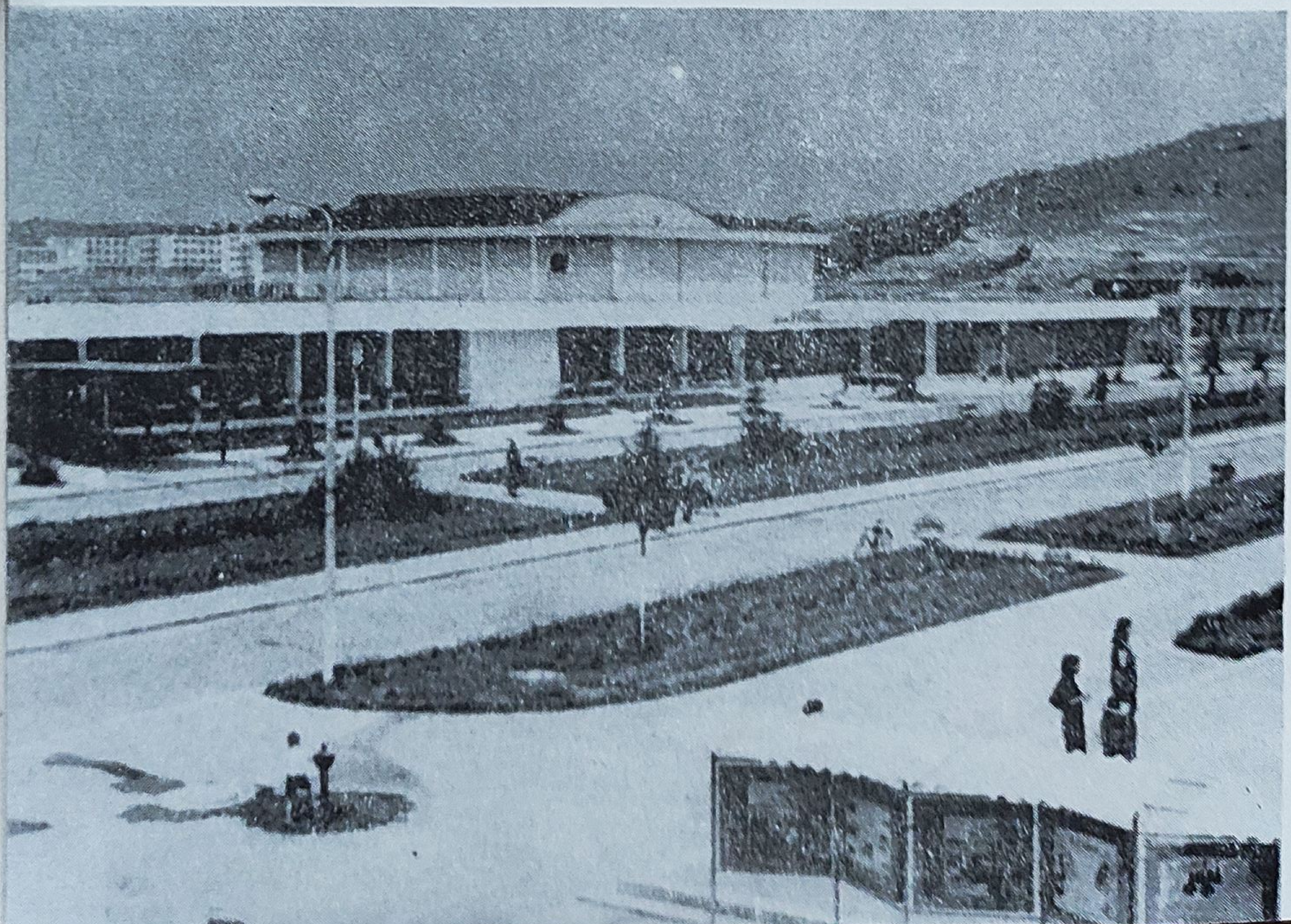
Medgidia. Fabrica de ciment *(Foto : Sorin Dan)*





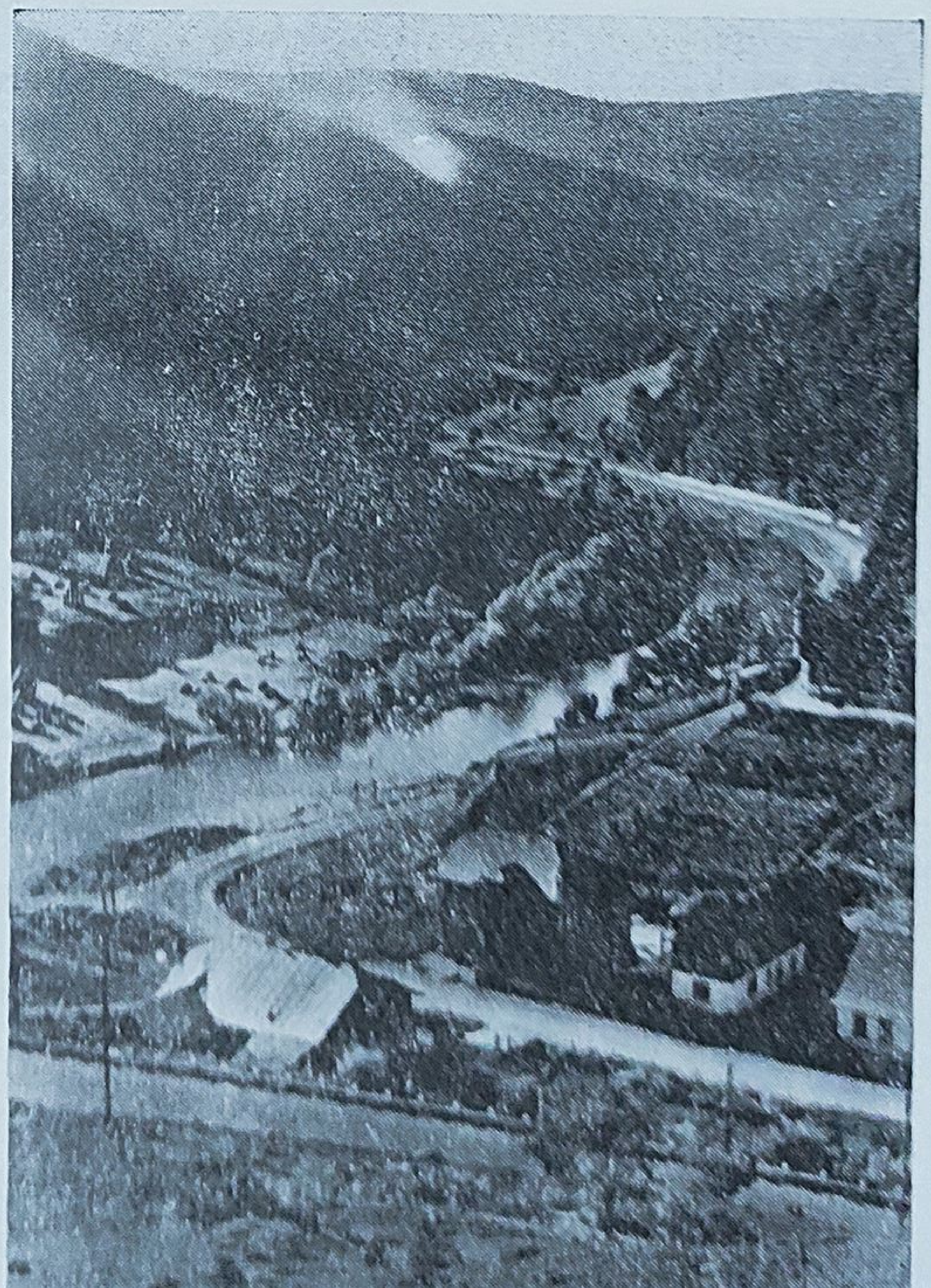
Cîmpia Bărăganului.
Lucrări de hidroameliorații în Bărăganul de sud

Orașul Motru ; partea centrală *(Foto : D. F. Dumitru)*

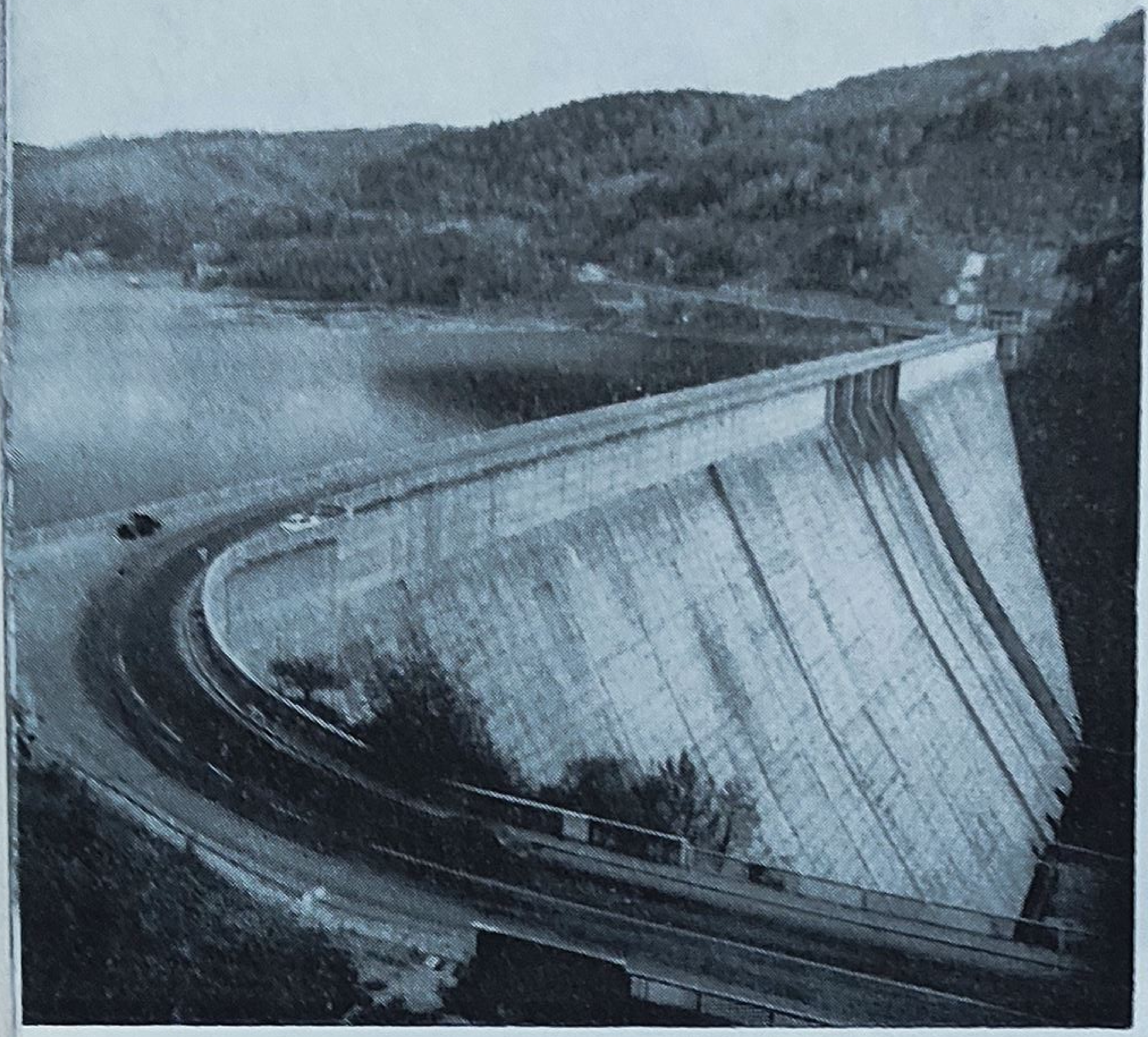




Munţii Făgăraşului, Transfăgărăşanu *(Foto : S. Mendrea)*



Valea Bistriţei Aurii la Iacobeni ; locul de întîlnire a drumurilor care străbat trecătorile Prislop şi Mestecăniş. *(Foto : C.P.C.S.)*



Bicaz.
Barajul lacului
Izvorul Muntelui

Municipiul Piatra Neamţ. În ultimul plan culmea Petricica şi cartierul nou de pe valea Cuejdului





Piatra Neamţ, centrul istoric
(Foto : G. Cocora)



Municipiul Bacău ;
intrarea în oraş
din partea sudică



Municipiul Pitești.
În ultimul plan lucrări în valea Argeșului

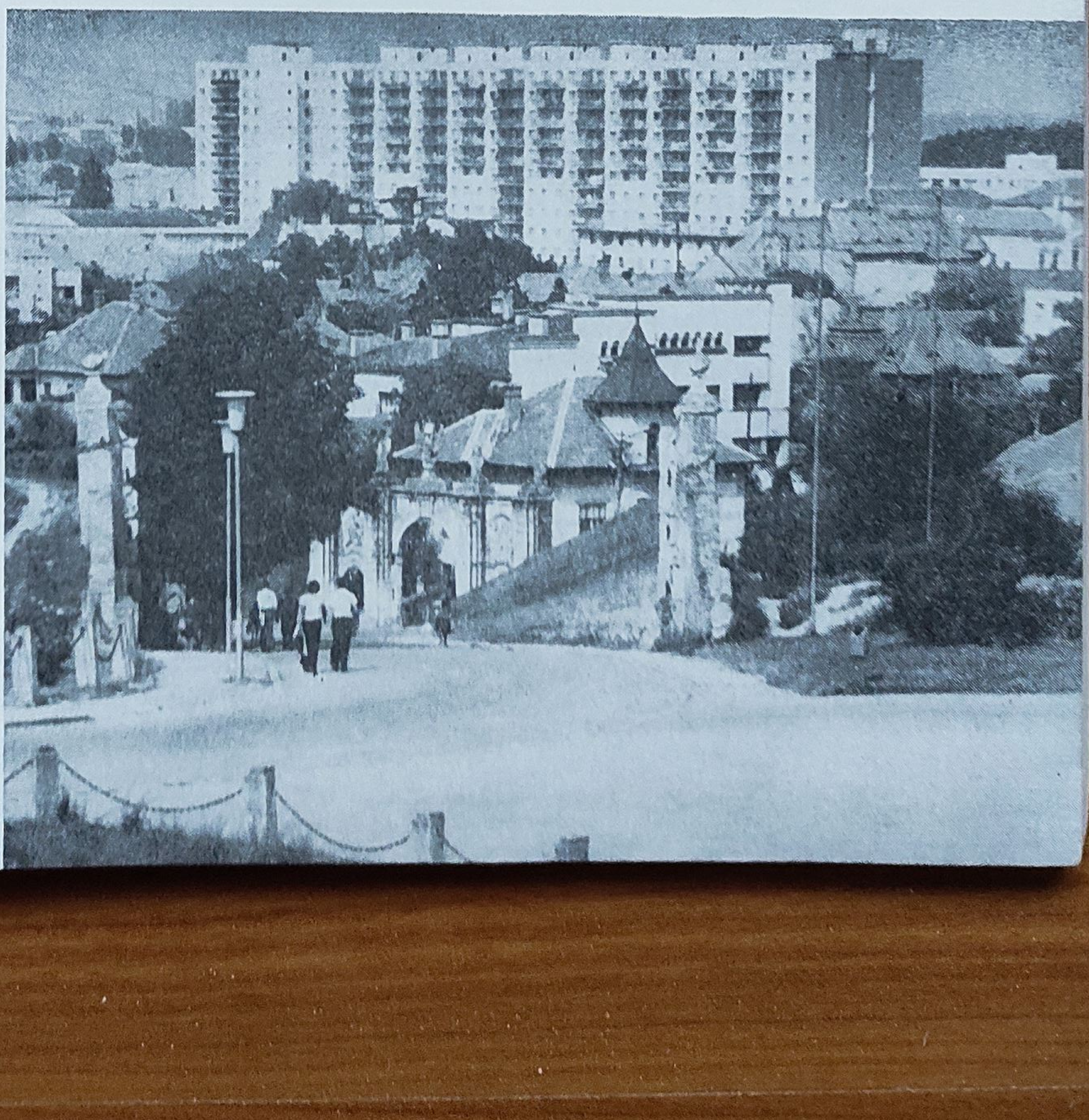
Municipiul Miercurea Ciuc — partea centrală





Oraşul Sfîntul Gheorghe. Cartierul Simeria

Oraşul Alba Iulia. Cartierul nou

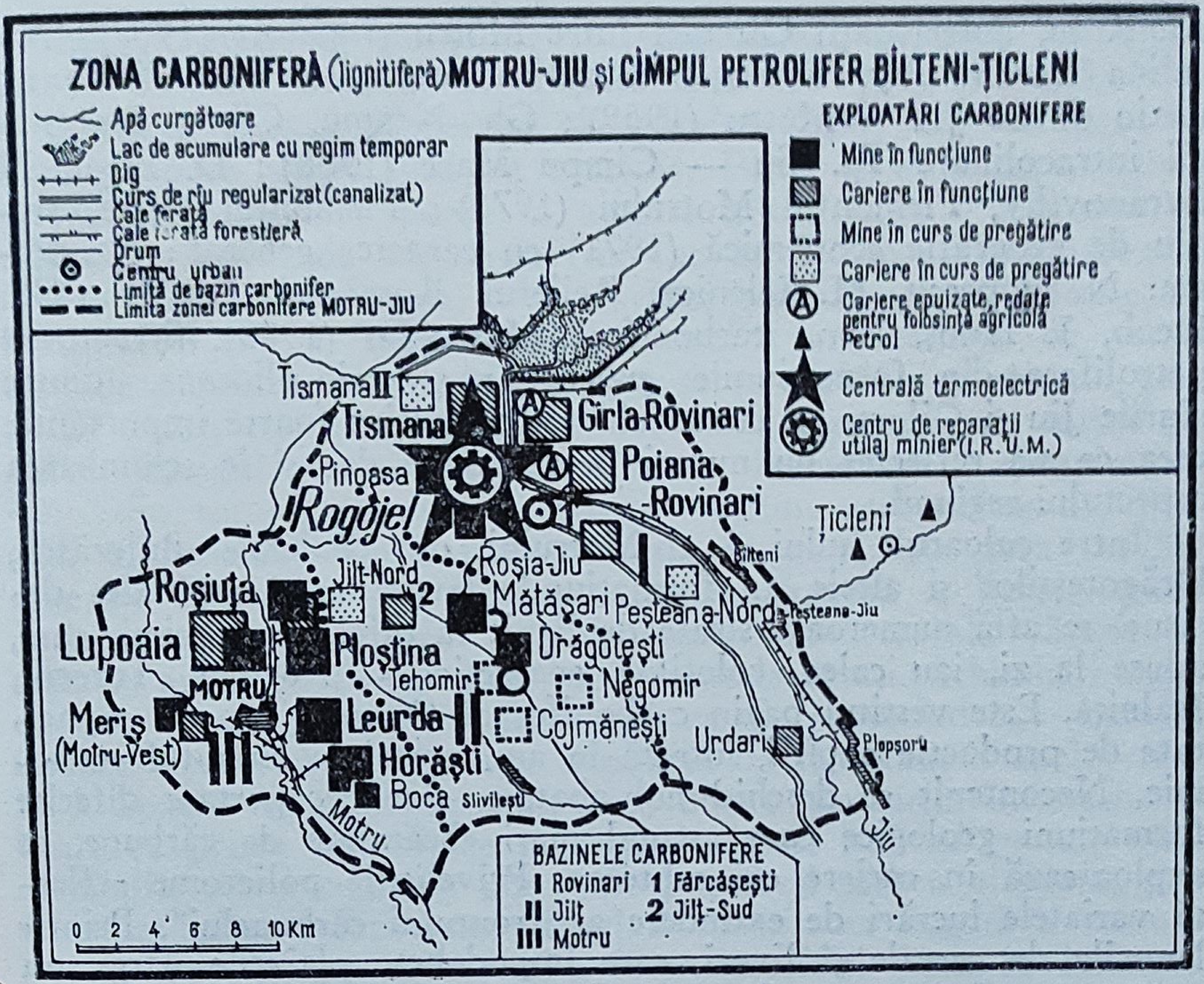




Oraşul Arad. Vedere generală

Municipiul Satu Mare. Cartierul nou Someş





Bazinul carbonifer Motru—Jiu şi cîmpul petrolifer Bîlteni—Ţicleni
(După Gh. Iacob, I. Ianoş)

tîrnăcopul, lopata şi roaba, iar transportul, la gară, se efectua cu carul cu boi".[1]

După 1950 lucrările de prospectare şi explorare au adus date noi asupra structurii geologice a adîncurilor. Cercetările prin foraje săpate în diverse locuri au dus la constatarea unor mari zăcăminte de cărbuni energetici (lignit) şi a unor roci mamă de petrol. Concomitent literatura de informare geologică-geografică s-a îmbogăţit substanţial prin apariţia unor lucrări speciale ori cu caracter general asupra întregii unităţi piemontane getice; menţionăm selectiv, îndeosebi, pe cele care privesc sectorul Motru Gilort: V. Cucu, Contribuţii geografice la studiul aşezărilor omeneşti din regiunea subcarpatică dintre Gilort şi Motru (1963); L. Badea, Subcarpaţii dintre Cerna Olteţului şi Gilort (1967);

[1] *Judeţele patriei — Gorj*, Edit. Sport-Turism, Bucureşti, 1980, p. 87.

Al. Roşu, Subcarpaţii Olteniei între Motru şi Gilort (1967) ; Niculina Baranovsky, Evoluţia aşezărilor omeneşti din Piemontul Getic dintre Jiu şi Motru (1959) ; Gh. Neamu, Clima depresiunii intracolinare Tg. Jiu — Cîmpu Mare (1968) ; D. Bugă, N. Baranovsky, Piemontul Motrului (1971) ; Piemontul Getic, studiu de geografie economică (1971) cu caracter general ; Gr. Posea; N. Popescu, M. Ielenicz, Relieful României (1974) ; Gh. Iacob, I. Ianoş, Zona carboniferă Motru-Jiu (1980). Structurile petrolifere din formaţiunile paleogene şi mio-pliocene, dintre rîurile Jiu şi Gilort, au constituit o descoperire foarte importantă, ceea ce s-a reflectat nu numai în economie dar şi în schimbarea aspectului regiunii.

Între culoarul Jiului şi al Motrului, din dealurile Bujorăscu, Drăgoteştilor şi altele, în formaţiunile levantine şi mai ales daciene, se află numeroase strate de lignit la diferite adîncimi, care, aduse la zi, iau calea coloşilor energetici — Rogojel, Turceni, Işalniţa. Este vestitul bazin carbonifer al Olteniei, o nouă capacitate de producţie a ţării, intrată în anii noştri în circuitul economic. Necontenit se deschid noi abataje, sînt decopertate diferite formaţiuni geologice care ascund mari zăcăminte de cărbune, se exploatează în cariere ori subteran. Priveliştile policrome reflectă variatele lucrări de extindere a „frontului cărbunelui". Printre lanurile de cereale şi livezi, care împodobesc plaiurile largi, au apărut movile enorme de cărbuni, halde cu steril, un păienjeniş de linii de înaltă tensiune pe care pădurea nu le poate ascunde, forfotă de lume şi de maşini, iar huruitul macaralelor umple văile. Este regiunea unde altă dată nu se întîmpla nimic deosebit cu excepţia secetelor. În trei mari bazine de exploatare aparatele trag la lumină hrana neagră a industriei : Rovinari şi Motru considerate ca mai vechi, primul din anul 1950, al doilea din 1960, bazinul Jilţului mai nou 1977, toate furnizînd mari cantităţi de materie primă pentru energie ; bunăoară, numai în 1980 au dat circa 70% din cantitatea pe ţară de lignit şi peste 15% din producţia de energie electrică (Gh. Iacob, I. Ianoş, 1980).

În întreprinderea minieră *Rovinari*, cu areal extins în culoarul Jiului şi cursul inferior al Tismaniei, în multe locuri exploatarea lignitului se face la suprafaţă şi în apropierea termocentralei cu acelaşi nume. Exploatarea a început la 15 martie 1950, cînd s-a construit întreprinderea „Lignitul", întîi în Valea lui Lazăr şi ulterior în celelalte locuri, ceea ce a făcut să se spună că termocentrala Rogojelu este situată la „gura carierelor".

Mașini gigantice pe șenile — excavatoare cu rotor — înalte cît un bloc cu cinci etaje, mînuite doar de cîțiva oameni, înlătură mereu stratul acoperitor de pămînt după care, în jocul de lumini, apare zăcămîntul de cărbune. Forța le este mare, numai un singur excavator poate să asigure zilnic circa 5 000 tone de cărbune. Astfel de exploatări au loc la Poiana (Rovinari-est), Gîrla, Tismana 1, Roșia, Urdari, Moi (de la poalele vestice ale Dealului Bran) și Tismana 2. Înlăturarea milioanelor de metri cubi de pămînt prin deschideri face să se schimbe și peisajul geografic local, treptat înfiripîndu-se o nouă generație de forme de relief. Bazinul minier Rovinari, care furnizează aproximativ 40% din totalul producției întregii regiuni carbonifere a Olteniei, alimentează zilnic termocentrala Rogojel cu circa 30 000 tone de cărbune. Amplasată pe partea dreaptă a Jiului, acolo unde acestuia i s-a creat o albie nouă, termocentrala văzută de departe apare în chipul unei monumentale cetăți. Schimbări mari de dată recentă s-au petrecut aici ca și pretutindeni : barajul Ceauru-Urdari de pe Jiu este o poartă de siguranță a apelor rîului [1]. Spațiul lung de tip bulevard, dintre dealurile Bujorăscu și Bran, cu prispe lăturalnice în chip de șesuri întinse, cu sate mici răspîndite ici și colo, cu populație puțină și săracă altădată, și-a schimbat total înfățișarea, adăugînd tonalitatea bogată a semnelor de trecere spre urbanism a unor localități. La 31 ianuarie 1982 așezarea Rovinari a devenit un oraș al minerilor, cel mai tînăr centru industrial-agrar din țară.

Dacă pe dealurile Negomirului, cu orizontul lor larg, care domină valea Jiului spre est, fondul pestriț al peisajului s-ar părea că respiră liniște, aceasta e numai o iluzie ; în adîncul pămîntului la Pinoasa și Rogojel gîlgîie viața aceluiași cîntec de viață nouă ; exploatîndu-se în subteran, tăișul mașinilor rupe necontenit cărbunele care alunecă pe benzile transportoare. Dealtfel nu numai aici dar și în alte părți : peste o sută de kilometri de benzi transportoare împînzesc dealurile și văile sectorului carbonifer oltean dintre Jiu și Motru, formînd calea de „curgere a cărbunelui". Bătrînele dealuri cu coamele rotunjite pe pantele cărora au curs puhoaiele de cînd se știe, multe și-au potolit formele. Măgura Șomăneștilor, în luptă altădată cu vremea, văzută azi din partea estică, de pe fundul sec al lacului

---

[1] „Lacul Ceauru" este trecut ca lac numai pe hărți, în realitate nu are apă decît în canalul antropic al Jiului care străbate cîmpul ; cadrul lui este foarte mare. A fost construit un baraj cu scopul unei acumulări, dar practic lacul nu s-a desăvîrșit.

Ceauru, este de nerecunoscut ; decopertarea şi exploatarea zăcămintelor de cărbuni i-au îmblînzit spinările, potolindu-i viroagele, schimbîndu-i înfăţişarea aşa cum s-a făcut cu multe alte forme mari de relief — ca Dealul Dosului, Dealul Fîntînii etc. — rămînînd doar „inscripţii pe hartă".

În bazinul hidrografic al Motrului, acolo unde se apleacă din partea stîngă spre axa rîului ramurile deluroase ale masivului Bujorăscu, iar din partea dreaptă ale masivelor Lupşa (342 m) şi Buliga (409 m) s-a dezvoltat încă de prin anul 1964 *centrul minier Motru*, cu o serie de puncte de exploatare în subteran şi carieră şi cu tendinţa de extindere, ceea ce a dus la modificarea peisajului unor forme de relief şi a modului de folosinţă a terenurilor. Dacă la Lupoaia, Ploştina, Roşiuţa, Leurda şi Horăşti se exploatează cărbunele în subteran, fiind mai la adînc, tot în perimetrul Lupoaia, pe la mijlocul deceniului opt, au intrat în exploatare subteran şi în carieră ulterior, Motru-Vest, Roşiuţa şi Peşteana-Nord. Cercetările geologice au semnalat cărbuni şi în ascunzişurile dealurilor dintre localităţile Broşteni-Zegujani.

Oraşul *Motru*, care este în prezent al doilea ca însemnătate economico-socială din cadrul judeţului Gorj, a luat fiinţă odată cu începerea exploatărilor carbonifere ; declarat oraş în anul 1967 s-a dezvoltat în legătură cu valorificarea industrială a stratelor de lignit din dealurile mărginaşe, fiind centru de cazare al minerilor. Dacă în anul 1972 avea o populaţie de 12 516 locuitori în 1981 a ajuns la 17 589, fapt explicat îndeosebi prin sporul migratoriu. Prin dotările edilitare şi social-culturale a devenit un oraş modern, schimbînd prin forţele sale urbane structura folosinţelor din larga vatră a rîului Motru şi de la poalele dealurilor lăturalnice. Pentru moment, au dispărut multe hectare de teren din suprafaţa agricolă ca şi din cea împădurită (circa 200 ha) datorită haldelor şi deschiderilor din cariere, urmînd ca între timp să fie recuperate. Înţelenirea haldelor ori împădurirea lor se face cu greu, deoarece lipsa peliculei de sol îngreuiază prinderea rădăcinilor, apele de ploaie producînd şiroiri, iar înmuierea, procese de surpări şi alunecări pe pante.

Bazinul Jilţ — de pe cursul superior al pîrîului omonim, pîrîu cu regim intermitent, afluent al Jiului pe partea dreaptă — a fost deschis în ianuarie 1977. Exploatările sînt mixte, în subteran şi în cariere sub cerul liber. Minele din preajma localităţilor Mătăsari, Tehomir şi Drăgoteşti — în producţie opt abataje cu front lung — sînt cele mai active, cu exploatări în subteran, pe cînd Jilţ-Sud şi altele încă cu exploatări în cariere. Mina Cojmăneşti,

intrată în producție în 1981 (5 martie) sporește și ea potențialul productiv al dealurilor Motrului. Vin la rînd gurile de exploatare din valea Racilor (Negomir) care sînt adevărate ferestre spre stratele de cărbuni, întregind tabloul natural al regiunii.

Întreprinderea minieră Jilț, prin poziția sa are sarcini complexe: efectuează operațiuni de deschidere de mine, de cariere de extracție, lucrări cu caracter geologic și reparare de utilaje miniere. Adevărate palate sînt scobite în adîncuri, sub diferite forme reflectînd rodul muncii neclintite al minerilor.

Pe versantul sudic al Dealului Bran, mai mult spre poalele sale pînă dincolo de valea Cioian, pădurea de sonde trădează existența în adîncurile pămîntului și a „aurului negru" o altă bogăție prețioasă a acestui masiv deluros.

Regiunea petroliferă Bîlteni-Țicleni este o apariție de dată recentă. În anul 1948 s-a executat un prim foraj în perimetrul pîrîului Păcurii, foraj de mare adîncime, care a dus la constatarea zăcămîntului de țiței și a gazelor naturale; ulterior cercetările s-au extins și în alte părți mărginașe, spre nord și est. Exploatarea a început în anul 1951. Gazele de sondă, odată captate, ajung o parte, prin conducte, pînă în Depresiunea Petroșani, la termocentrala de la Paroșeni, altele sînt trimise la Craiova și București, ori sînt consumate pe loc de diferite întreprinderi.

Odată cu descoperirea și punerea în valoare a zăcămintelor de țiței și gaze naturale și localitățile și-au schimbat înfățișarea. Un fost sat, *Țicleni*, cu case mici, sărăcăcioase și înșirate în lungul drumului a devenit oraș din 1968, centru al industriei petrolului. La nord de Țicleni se desfășoară o adevărată pădure de sonde cu instalații de foraj, depozite petroliere, ateliere mecanice etc. Creșterea rapidă s-a impus în toate domeniile: economic, edilitar, cultural, asistență sanitară, învățămînt ș.a. înscriindu-se pe linia modernismului, ca oraș cu profil agro-industrial. Sursele de ape termale din cartierul Tunși atrag mulți turiști. Ca urmare a trecerii în rîndul orașelor, a procesului de industrializare, se constată și un salt demografic. Dacă în anul 1970 orașul Țicleni avea 4 240 de locuitori — cît un sat mijlociu — în 1981 numărul populației a trecut peste 6 000 de locuitori.

Efectul exploatărilor de cărbuni, țiței și gaze de sondă din dealurile Motrului și Branului se reflectă cu pregnanță nu numai în prosperitatea economică a nord-vestului Olteniei, dar în egală măsură în modul de viață al populației și de folosință a suprafețelor agricole, cît și în repartiția căilor de comunicație.

Exploatarea resurselor subsolului s-a făcut simțită și în structura demografică, atrăgînd un număr mare de muncitori din regiunea respectivă și din altele mai îndepărtate. Necesitatea cazării forței de muncă a determinat creșterea rețelei de așezări rurale și transformarea unora în centre urbane. Punerea în valoare a carierelor, minelor, termocentralelor, sondelor și a amenajărilor auxiliare — halde, benzile transportoare, conducte de gaz, rezervoare petroliere, construcții anexe — a determinat unele modificări majore în aria de distribuție a așezărilor omenești. Astfel, au avut loc strămutări totale de sate, ca Ceauru, Bohorel ș.a. ori strămutări parțiale: Lupoaia, Stejerei, Mătăsari, Rovinari, Croici, Timișeni, iar în viitor, odată cu extinderea spațială a exploatărilor, vor intra în această categorie și alte așezări. (Gh. Iacob, I. Ianoș, 1980).

Dezvoltarea traficului impus de exploatările de lignit, țiței și gaze a dus la construirea unor noi rețele de căi de comunicație și la modificarea substanțială a celor existente. Căile ferate erau ca și inexistente, doar o singură cale ferată se desfășura pe valea Gilortului, de la Filiași către Tg. Jiu. Bazinul Motrului a fost legat încă de la începutul lucrărilor de Strehaia printr-o cale ferată normală (lungă de 31 km), la care se adaugă o serie de ramuri feroviare în interiorul bazinului, necesare exploatărilor. Bazinul Rovinari a fost pus în comunicație printr-o cale ferată, spre nord, cu municipiul Tg. Jiu, iar spre sud cu orașul Filiași, lungimea totală fiind de 77 km. Alte prelungiri feroviare sînt de la Amaradia la Bîrsești și de la Turceni la Drăgotești. În construcție este și o cale ferată Tg. Cărbunești — Albeni (12 km). Șoselele modernizate fac legătura cu centrele de exploatare și cu localitățile de unde vin naveții. Liniile de înaltă tensiune, ca o vastă pînză de păianjen, împînzesc regiunea mergînd spre mine, cariere, cîmpurile de sonde și diferite localități. Centrele termoelectrice sînt racordate la sistemul energetic național. Afară de conductele de gaze, pentru transportul zgurei și cenușei s-au construit conducte speciale care se dirijează spre locurile amenajate pentru depozitare.

Văzînd actualul peisaj geografic al regiunii Motrului și Branului nu se poate să nu te întrebi, ce a fost prin acest colț de țară unde viața pulsează într-un ritm neobișnuit? Șiruri de dealuri cu pîlcuri de păduri, cu semănături și fînețe, pășuni din loc în loc, cu versanți prinși de alunecări ori mîncați de puhoaie, iar jos în luncile Jiului, Motrului și altor rîuri, mlaștini, ochiuri de apă mîloasă și revărsări în timpul primăverii rupînd totul în

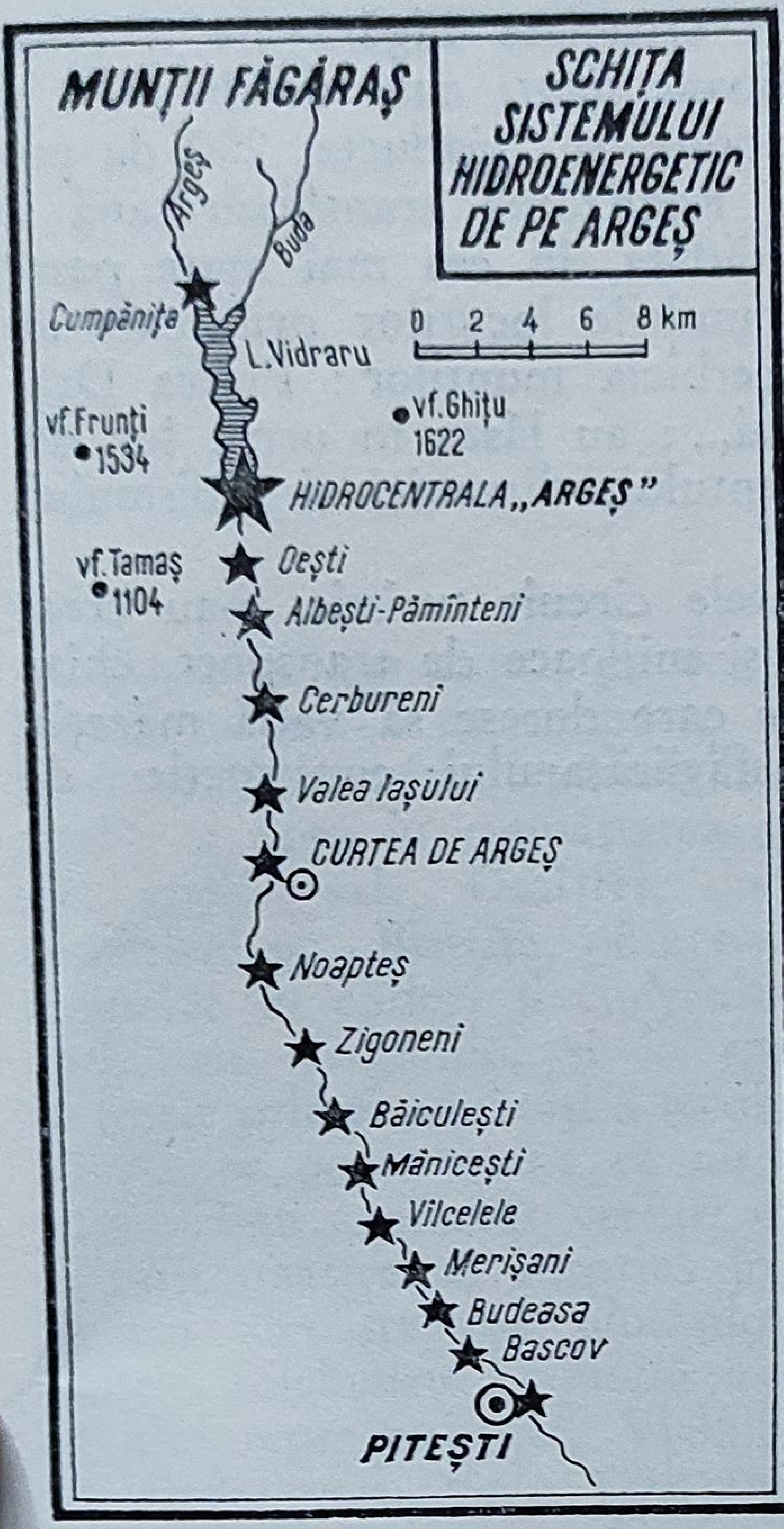
calea lor. Tabloul era sumbru. Terenurile degradate sau pantele cu înclinări mari rămîneau nefolosite. Măsuri agrotehnice potrivit solului și speciilor de plante care să sporească producția și să înlăture fenomenele de eroziune nu se cunoșteau. Pretutindeni era același aspect. Plantațiile pomi-viticole se făceau la întîmplare. Stațiuni de cercetare pentru mecanizarea lucrărilor agricole pe diferite feluri de terenuri nu existau. În acest labirint de dealuri totul depindea de climă, cu toanele ei. Peisajele naturale erau ademenitoare, dar grîul, porumbul, secara, orzul, ovăzul și floarea-soarelui abia mai dădeau puțin rod pe coastele clisoase ori nisipoase. Alunecările de teren se repetau după fiecare ploaie mai mare din timpul primăverii ; terenul mereu își schimba înfățișarea, de împădurirea coastelor priporoase nu se ocupa nimeni și nici nu se considera util. Denumirile unor localități sînt convingătoare. Topicul de „hîrtop" — rîpă prăpăstioasă produsă de ape — era al unui sat. Ploștina exprimă felul terenului : umed, mocirlos, mlăștinos ; alte topice mai arată încă și azi caracterele locurilor pe care erau răsfirate așezările omenești : Strîmbu, Valea cu Apă din lunca Jiului, Bîlteni, Rîpa ș.a. Fără îndoială etimologia cuvintelor nu lasă loc echivocului, unele sînt purtate din vremea cînd capriciile naturii nu le ocolea.

Pe crupele dealurilor ori în ulucul larg al văilor, în luptă cu forțele adîncurilor, ori cu cele de la suprafață, omul orînduirii socialiste a realizat aici un peisaj inedit, plin de măreția bunei stări. De la un prim contact totul apare ca un spectacol impunător care deschide popas de cale lungă pentru alte rea'izări. Regiunea a întinerit, alta-i este fața, și nu te poți opri să nu-i admiri coloritul proaspăt, înviorător.

FĂGĂRAŞUL—MONUMENT DE MARE ARTĂ A NATURII

În întreg lanţul carpatic românesc nu este o grupă montană mai masivă şi mai înaltă decît Făgăraşul, lungă de circa 70 km pe direcţia est-vest, alcătuită din două şiruri şi cu înălţimi din care unele trec de 2 500 m — Moldoveanu 2 544, Negoiu 2 535, Vînătarea lui Buteanu 2 507 — şi mai multe peste 2 000 m. Construit din roci tari, şisturi cristaline, nu este străbătut în curmeziş de nici o trecătoare, doar de cărări întortochiate cunoscute numai de păstori şi de tăietorii de lemne, denumite în trecut „vama cucului", ori „portiţe' ; apele rîurilor n-au izbutit în decursul timpurilor geologice să-l înfrîngă, să rupă cît de cît mai adînc roca. Nici Argeşul şi Rîul Doamnei de pe latura sudică şi nici firavii afluenţi ai Oltului de pe latura nordică nu şi-au săpat văi prea adînci care să depăşească creasta. Gheţarii cuaternari adăpostiţi în bazinele superioare ale unor sisteme hidrografice nu au sculptat prea mult munţii şi-au netezit doar culcuşul şi au cărat la vale mase enorme de grohotiş, iar acolo unde a apărut duşmanul lor de moarte — căldura — le-au lăsat sub forma unor valuri în lungul ori în latul văii — morene frontale şi laterale.

Omul zilelor noastre a făcut mai mult, şi-a măsurat forţa cu Făgăraşul croind *Transfăgărăşanul*, o şosea cu două benzi de circulaţie lungă de circa 86 km, care porneşte de la barajul ce zăgăzuieşte apele Argeşului la Vidraru, urcă în serpentine peste văi ameninţătoare, pe lîngă masivele Paltinul şi Capra, escaladează culmea principală la 2 034 m ajungînd pe versantul nordic pe la Lacul Bîlea şi coboară apoi în Ţara Oltului (Depresiunea Făgăraş). Această lucrare monumentală a deschis o nouă cale de legătură directă între sudul şi nordul ţării, între Muntenia şi Transilvania. Construirea la mare înălţime, a tunelului lung de 887 m prin care trece şoseaua, a pus probleme grele, de calcule ingenioase, dar şi de dăruire, avînt şi cutezanţă în muncă. Este o operă gigantică, înscrisă în lupta cu steiurile Făgăraşului, unde



Schița sistemului hidroenergetic de pe Argeș

condițiile climaterice nu sînt din cele mai favorabile. Climatul alpin, cu toată asprimea lui în sezonul rece, unde temperaturile înregistrează cele mai mari scăderi din țara noastră, a solicitat eforturi și eroism din partea celor care despicau stîncile, neclintite de la ultima zvîcnitură tectonică din timpul neogenului.

Lucrările au durat mai puțin de patru ani, iar la 10 septembrie 1974 s-a făcut inaugurarea, darea în funcțiune a centurii de beton aruncată peste Carpații făgărășeni. Rar îți este dat să vezi un peisaj mai spectaculos ; dunga meandrelor, viaductele, podurile, parapetele șoselei desfășurate în verdele închis al pădurii de conifere, în prima parte, de ori unde vei urca, dinspre nord ori dinspre sud, îți crează un sentiment de profundă admirație. Mai sus, în zona alpină, măreția inedită care se desfășoară în jur, liniștea profundă unde totul se contopește în depărtări pe zarea albastră a cerului, se păstrează îndelung în memorie.

Noul drum național transfăgărășan (2 034 m) ar întrece în înălțime pe cel al Urdelor (2 125 m) care traversează Parîngul — considerat pînă acum ca cel mai înalt din Carpații Meridionali — dacă nu ar fi tunelul ; este mult mai înalt decît cel al Prislopului (1 416 m) cu înălțimea cea mai mare din Carpații Orientali. Este o adevărată cucerire a muntelui înfăptuirea acestei opere complexe, unică în țara noastră. Datorită ei se asigură o exploatare rațională nu numai a resurselor naturale din munte, dar și punerea în valoare turistică a unui vestit potențial cu pitorescul său

inedit. Intrarea în zona vîrfurilor crenelate făgărășene a cerut modelarea versanților, circca 4 milioane metri cubi de derocări și terasamente, construirea a 28 de poduri și viaducte, 250 de podețe, la care se adaugă tunelul. Realizarea transfăgărășană a îmbogățit toponimia, înfăptuită altădată, în cea mai mare parte de ciobani și turiști. „Pînă și denumirile locurilor prin care au săpat noul drum vorbesc despre cerbicia munților: Piatra Dracului, Piscul Negru, Pîrîul Dracului... ; au lăsat în urma lor denumiri noi, mărturii ale devotamentului, dîrzeniei și eroismului, Poarta geniștilor, Poarta întîlnirii". [1]

Muntele a intrat astfel în marele circuit turistic, s-au creat locuri de popas ; spații de cazare și mijloace de transport, chiar și pe cablu sînt la dispoziția celor care doresc să vadă măreția, frumusețea muntelui și firul Transfăgărășanului, construcție de epocă.

---

[1] M. Caranfil, *Așa a fost construit „Transfăgărășanul"*. Scînteia, Anul XLIV, nr. 9980, 22 septembrie 1974.

PAGINI DIN CARTEA NOUĂ A VĂII BISTRIȚA

Cu un bazin extins pe un spațiu montan vast, de 6 794 km^2, Bistrița a intrat de timpuriu în lumina cunoașterii, mai întîi în literatură, datorită frumuseților sale naturale, cu anexă „plutăritul“, și apoi în cunoașterea științifică în vederea folosirii energiei apelor sale. Dealtfel, documentele istorice menționează că plutăritul pe Bistrița, pe această „apă repede“, alături de tăiatul lemnelor în păduri și corhănitul ar fi dintre ocupațiile cele mai vechi ale riveranilor și în special ale dornenilor — încă de pe la finele primei jumătăți a secolului al XIV-lea.

Nu se poate spune că nu a fost în permanentă actualitate; poeții i-au consacrat versuri mărețe, prozatorii cei mai de seamă ai țării noastre au surprins în slove nemuritoare elementele văii și mai ales trecerea plutașilor, prin vîrtejurile care destrămau plutele, înjghebate cu multă trudă, în strîmtorile de la Toance ori în alte repezișuri (Al. Vlahuță, V. Alecsandri, B. Delavrancea, M. Sadoveanu, Gala Galaction etc.). Cine nu-și amintește de Broștenii de pe valea Bistriței unde nepotul lui David Creangă a fost dus să învețe carte? În Amintiri din copilărie vestitul povestitor Ion Creangă zugrăvește nu numai laturile răsfățate ale naturii, dar mai ales viața localnicilor. Nu ai nevoie de un tablou mai veridic, de documente istorice pentru a cunoaște aspectele specifice ale mult cîntatei văi a Bistriței, care ascundea o sărăcie materială necruțătoare.

Oamenii de știință de altădată au făcut planuri de captare a apelor, de scormonire a adîncurilor pămîntului, dar aceste planuri au rămas numai în faza de început. S-ar putea cita cifre exacte, însă nu s-a putut trece la fapte. Inginerul D. Leonida încă din anul 1924 s-a preocupat de „Perspectivele economice legate de valea Bistriței moldovene“, însă nimic nu a prins contururi, dificultățile erau de nedepășit. Satisfacerea acestor dorințe va dura încă mulți ani, pînă cînd eforturile unei munci colective vor rea-

liza speranţele precursorilor folosirii apelor Bistriţei. Cel mai lung curs al unei ape montane din ţara noastră (279 km) nu avea altă utilitate decît transportul unor buşteni în convoaiele de plute, cînd în haituri se acumula apă suficientă, ori învîrtirea roţilor unor şubrede mori de apă, joagăre şi pive. Apele erau sălbatice, nestăpînite. Defrişările iraţionale ale fondului forestier, desţelenirile, făceau loc şuvoaielor să se desfăşoare în voie. Revărsările naturale, catastrofale, măturau tot ce întîlneau în calea lor: case de locuit, grajduri, arbori şi nu de rare ori şi vite. Istoria pomeneşte de inundaţiile de mari proporţii ale Bistriţei, cum au fost cele din anii 1890, 1924, 1930, 1938 şi din mulţi alţi ani, cînd şi afluenţii ei ca Ţibău, Cîrlibaba, Dorna, Neagra Şarului, Bîrnar, Neagra Broştenilor, Borca, Sabasa, Bistricioara, Bicaz, Tarcăul şi Cracăul, cu apele lor umflate în urma ploilor şi topirii zăpezilor, îi aduceau în matcă tot ce puteau rupe pe parcurs.

Acţiunea de valorificare a energiei cursurilor de apă bistriţene şi a resurselor naturale din subsolul bazinului lor a solicitat, în primul rînd, studii dintr-o arie largă de domenii: geologice, geomorfologice, hidrogeologice, climatologice, demografice şi chiar etnografice.

Deosebit de interesant este faptul că valea Bistriţei a fost cuprinsă, prima din ţara noastră, în noile ritmuri ale civilizaţiei, devenind competitivă în aria transformărilor.

Dar în Valea Bistriţei moldoveneşti — înscrisă cu putere în amplul proces de transformări economico-sociale, de punere în valoare a marilor resurse energetice — s-a păstrat cu grijă ceea ce este pitoresc şi valoros; mai mult decît atît, monumentele naturii s-au bucurat de protecţie deosebită, depistîndu-le şi organizînd cunoaşterea lor.

Activitatea de industrializare a scos valea din anonimat, iar localnicii au trecut de la ocupaţiile tradiţionale la profesiuni noi. „Harta economică actuală a văii Bistriţei pune în evidenţă marile prefaceri care au avut loc în industria şi agricultura acestei regiuni. Întreprinderile vechi au fost reutilate, modernizate, au apărut şi obiective noi. Centrele de extracţie a manganului din sectorul Vatra Dornei, întreprinderile de prelucrare a lemnului şi cele de prelucrare a laptelui de la Vatra Dornei, exploatările noi de minereuri complexe de la Leşu Ursului, Fabrica de ciment, azbociment şi var de la Bicaz, hidrocentrala „V. I. Lenin" de la Stejaru, cele 12 hidrocentrale din aval, pînă la Bacău, Întreprinderea de prelucrare a lemnului de la Tarcău, cele două fabrici de celuloză şi hîrtie,

cele cinci fabrici de prelucrare a lemnului, Întreprinderea metalurgică, Fabrica de tricotaje, Fabrica de produse ceramice etc. din Piatra Neamț, Fabrica de relon și melană de la Săvinești, Fabrica de îngrășăminte chimice de la Roznov, cele două unități de prelucrare a lemnului din Roznov, Fabrica de postav Buhuși, uzinele metalurgice, de postav, de confecții, de prelucrare a lemnului, complexul industrial alimentar etc. din Bacău, marchează avîntul și viața industrială intensă a acestei regiuni" [1]. Sînt mărturii evidente ale înnoirilor din valea Bistriței. Procesul de prefacere a cuprins-o în întregime, încadrînd-o în scara întregii țări.

Pe parcurs Bistrița poartă mai multe denumiri : în cursul superior, spre izvoare, este cunoscută local sub numele de valea Șteaza, ceea ce înseamnă „apă vijelioasă" ; aproximativ de la localitatea Șesuri pînă spre Vatra Dornei i se spune Bistrița Aurie, de unde cîndva se culegeau în mod primitiv firișoare de aur, iar spre vărsare, dincolo de Bacău — „Limpedea" — nume justificat de curățenia apelor.

De la izvoare, cum intri în valea Ștezăi, se arată semnele înnoirii. Satele din creierii munților, uitate de lume altădată, pe unde legenda spune că a trecut Dragoș și Bogdan din Maramureș în Moldova, și-au schimbat fața. Școlile noi, căminele culturale, magazinele cu tot felul de mărfuri etc. afirmă calea progresului. În rariștea de pădure din pragul Prislopului (1416 m), unde odinioară poposeau caravanele la trecerea din Maramureș în Moldova și invers, te întîmpină astăzi hanul turistic Prislop, o clădire impunătoare de pe ale cărei terase cuprinzi cu ochii o mare parte din panorama izvoarelor Bistriței. Mai sus, în munte, dincolo de Cîrlibaba, rezervația botanică — de dată recentă — Lala-Bila, extinsă pe circa 1 000 ha, păstrează flora alpină și o serie de animale valoroase sub raport științific.

Multe din satele de pe valea Bistriței Aurii, cum sînt Cîrlibaba, Ciocănești și altele, au devenit centre forestiere muncitorești și de atracție turistică. La Iacobeni și în împrejurimi adîncurile pămîntului au fost scormonite de geologi pentru găsirea manganului, transformînd așezarea în cel mai însemnat centru minier din Carpații Orientali. Localitatea s-a extins, numărul muncitorilor s-a mărit, condițiile de trai și cele edilitar-gospodărești s-au schimbat. Pe lîngă atributul de centru minier, tabloul industrial este completat de cuptoarele pentru var, o Fabrică de cherestea, atelierele mecanice ale Întreprinderii miniere Vatra Dornei și microcentrala

[1] I. Donisă, P. Poghirc. *Valea Bistriței*, Edit. științifică, București, 1968, p. 62.

electrică. Peste întreaga vale s-a revărsat o nouă lumină. Bătrînii povestesc că altădată pentru cîteva firişoare de aur frămîntau nisipurile rîului zile întregi, încălţaţi cu ciorapi de lînă de care să se prindă aurul, iar cîştigul nu le ajungea pentru o pîine pe zi.

Vatra Dornei pe harta geografică a înnoirilor

Acolo unde apele Bistriţei se unesc cu ale afluentului ei Dorna, se desfăşoară în lungul acesteia din urmă oraşul *Vatra Dornei*, unul din cele trei mari oraşe de pe firul Bistriţei Moldoveneşti şi cea mai importantă staţiune balneoclimaterică din zonă. Către vest şi sud de oraş regiunea se lărgeşte, îmbrăcînd aspectul unei forme depresionare înalte (circa 800 m altitudine absolută), intrată de timpuriu în istoria socială şi mai puţin în istoria cercetărilor ştiinţifice. Este o staţiune veche, cu ape minerale — datînd de prin secolul al XVI-lea — cu instalaţii balneare şi tratament cu nămol de turbă, fiind cunoscută chiar şi peste hotare. Viaţa economică era dominată numai de valorificarea apelor minerale şi comerţul cu lemne ; documentele istorice prezintă localitatea ca fiind un tîrg, prin a doua jumătate a secolului al XIX-lea, iar în 1908 un mic oraş. În timpul celui de al doilea război mondial oraşul şi toate instalaţiile balneare au fost distruse de trupele hitleriste în timpul retragerii lor (1944).

Văzută de pe rama de coline joase, din partea estică şi mai ales din nord, de pe dealul Runcu ori Ouşorul (1630 m), depresiunea îţi apare ca o oază sclipitoare înconjurată de codri verzi de molid. Natura a fost darnică cu ţinutul Dornelor, condiţiile climatice au favorizat dezvoltarea vegetaţiei forestiere, a pajiştilor dar şi a mlaştinilor cu turbă şi nămol de turbă, puţin cunoscute altădată. Botanistul Emil Pop [1] a cercetat şi descris toate tinoavele de aici, care totalizează circa 600 ha, cu o rezervă de turbă de 12 800 000 m^3. Existenţa nămolului de turbă cu proprietăţi terapeutice de la Colăcel, în apropiere de Vatra Dornei, calitatea izvoarelor bogate cu apă minerală au făcut ca această staţiune de tratament şi odihnă să fie vizitată permanent de multă lume. Noile izvoare descoperite au dat posibilitatea organizării unor puncte de îmbuteliere a apelor — Vatra Dornei, Poiana Negrei, Şarul Dornei, Coşna.

---

[1] Emil Pop. *Mlaştinile de turbă din R.P.R.* Edit. Academiei R.P.R., Bucureşti, 1960.

Vatra Dornei este prezentă și în industrie, nu numai pe plan balneologic, ca un oraș de dată recentă, în cea mai mare parte, trăindu-și adevărata tinerețe, așezat pe noi temelii. Codrii de molid care îmbracă plaiurile dornene aproape complet dau multă materie primă. Exploatarea pădurilor este o ocupație tradițională, buștenii legați în plute ajungeau pe Bistrița pînă la Galați, de unde plutașii se întorceau acasă cu trenul ori cu alte mijloace. Plutăritul a încetat în bună parte, rar mai vezi plute, doar pe afluenții Bistriței mergînd spre schelele de sortare ; Combinatul de industrializare a lemnului, construit în 1952 pe locul unei mici fabrici (Dorna Foresta) și Fabrica de cherestea au înlocuit imaginea de altădată, producînd diferite sortimente de cherestea și mobilă, solicitate și în afara hotarelor. Fabrica de brînzeturi, unt și lactate amplasată pe latura vestică a orașului, cu secții la Șaru Dornei, Coșna și Ortoaia, este o întreprindere nouă (1950) care a dat naștere la profesii necunoscute în bazinul Dornelor. Întreprinderea metalurgică, o mare unitate care fabrică utilaje și piese de schimb, intrată în funcțiune în 1965, în locul unor vechi ateliere de reparații pentru mașini, ca și Fabrica de mozaic și praf filer, au dus la ridicarea puternică a orașului în profil economico-social. La acestea se mai adaugă și funcția agricolă, bazată pe creșterea animalelor, pășunile și fînețele avînd o mare extindere.

Industria și extinderea urbanistică, imprimînd un nou curs vieții, în paralel, s-au ridicat diferite unități social-culturale : casă de cultură, cluburi, cinematografe, școli, complex turistic, un muzeu (Muzeul Dornelor, din 1954), pante de schi, baze sportive etc. De curînd (aprilie 1981), s-a pus în funcțiune și o instalație de telescaun care înlesnește accesul turiștilor pe masivul Dealul Negru, lungimea traseului fiind 3 200 m. În același ritm s-au modernizat și sporit căile de circulație, Vatra Dornei devenind un centru de încrucișare al acestora. Valorificarea efectelor terapeutice ale apelor minerale și dezvoltarea economică a orașului au condus și la un ritm accentuat a creșterii populației. Dacă în anul 1930 numărul locuitorilor era de 9 826, în 1956, de 10 935, în 1981 (1 iulie) s-a ridicat la 17 345 de locuitori. Prosperitatea orașului în anii construcției socialiste a atras în circuitul economic și alte localități modeste din Depresiunea Dornelor.

După ce Bistrița iese din depresiune se angajează eroic în străbaterea munților omonimi. La Toance se desfășoară toată măreția văii. Farmecul și poezia lumii cheilor s-au păstrat intacte, doar stîncile din calea plutelor au fost zdrobite ; din Piatra lui Toader, după numele unui plutaș despre care pomenește legenda

că ar fi dispărut aici, nu a rămas nici o mărturie. Zbuciumul apelor, în mod normal, s-a potolit. Şoseaua modernizată se desfăşoară paralel cu malul apei pînă la ieşirea din strîmtoare ; mai departe chemarea Toancelor în frumuseţea-i sălbatică, pe care Alexandru Vlahuţă a cuprins-o într-o minunată frescă, este vie, înviorătoare. La Zugreni s-a construit un loc de popas pentru cei care călătoresc prin întortocheatele strîmtori.

Sectorul de vale bistriţeană din dreptul gurei Bîrnarului a fost prins şi el în vîltoarea prefacerilor. O termocentrală — aşezată pe malul Bistriţei — care furnizează energie electrică complexului minier de la Leşu Ursului şi blocurilor muncitoreşti apare ca o măreaţă plăsmuire sub povîrnişurile potolite din jur, întrerupînd liniştea văii. Între pîraiele Leşului şi Ursului — afluenţi ai Bistriţei — cercetările geologice au dus la identificarea în cadrul munţilor a unor importante mineralizări constituite din pirită, calcopirită, blendă, galenă. Nefiind loc favorabil pe malul Bistriţei, uzina de preparare s-a construit la Tarniţa, unde minereul se transportă printr-un tunel lung de 6 070 m, pe sub muntele Aluniş. Exploatarea a intrat în producţie în anul 1965. În perimetrul comunei Ostra — nu departe de zăcămintele de sulfuri complexe — s-a pus în exploatare cel mai important zăcămînt de baritină din ţară.

În apropierea lacului unde rîul Neagra Broştenilor îşi aduce contribuţia în Bistriţa, localitatea Broşteni, punct de interferenţă a unor drumuri care merg pe vale ori trec în curmeziş munţii, opreşte privirea prin feeria codrilor de pe plaiurile mărginaşe şi albul unor blocuri din partea centrală, ridicate de curînd.

Mare importanţă socială-economică nu au avut Broştenii în trecut, doar aceea de reşedinţă de plasă ; în prezent a devenit centru minier şi forestier cu aspect de orăşel. Drumul modernizat coboară în pantă uşoară mai departe, în paralel cu apa Bistriţei, cînd pe o parte, cînd pe alta. Crestele domoale ale Munţilor Stînişoarei pe stînga, iar ale Munţilor Bistriţei Moldoveneşti pe dreapta fac stavilă decorului specific văii.

Din şirul de sate, aşternut pe terasele Bistriţei pînă la coada lacului Izvorul Muntelui, trei sînt mai mari : Borca, Farcaşa şi Poiana Teiului ; sînt aşezări tipice de munte, dar cu multe case noi, încît uneori nici nu ştii cînd treci dintr-un sat în altul. Poduri de lemn ori de piatră, construite de curînd, leagă malurile. Dintre ele, cel care se impune privirii prin aspectul său măreţ este viaductul de la Poiana Teiului, lung de mai bine de o jumătate de kilometru.

Punct nodal al kilowaţilor

Cea mai impunătoare transformare a peisajului din valea Bistriţei a avut loc în sectorul Poiana Teiului — Bicaz. Aici s-a creat o adevărată depresiune intracarpatică, de mari proporţii, în care s-au acumulat apele Bistriţei şi a afluenţilor din amont. O mare forţă a naturii a fost înfrîntă, calea-i bătătorită de milioane de ani, de cînd există ca rîu, i-a fost închisă. Un baraj puternic din beton şi fier (înalt de 127 m şi lung de 400 m) a fost amplasat în calea apelor ei în amont de confluenţa cu Izvorul Muntelui. Un tunel de 4 655 m, sculptat în muntele Botoşanu, face loc de trecere apelor din lac pînă la punctul Stejarul, unde intră în turbine, după necesităţi, debitul fiindu-i de circa 18 m^3/s şi căderea de 149 m. Dimensiunile lacului sînt considerabile: lungimea maximă 35 km, lăţimea maximă 2,2 km, lungimea maximă a liniei de ţărm 104 km, adîncimea maximă 90 m, iar suprafaţa de 33 000 ha, cu un volum de apă de 1,23 miliarde m^3, putîndu-se ridica la curba de nivel de 515 m pe care nu a atins-o pînă în prezent. Nivelul lacului înregistrează schimbări pe verticală în legătură cu variaţia anuală a debitelor apelor afluente din bazinul Bistriţei şi necesarul hidroenergetic. De pe suprafaţa inundată au fost strămutate 20 de localităţi cu peste 18 000 de locuitori. Unele sate s-au mutat mai sus, pe versantul muntelui, constituindu-se în unităţi mai mari, dotate cu instalaţii edilitar-gospodăreşti moderne, ceea ce le conferă o altă înfăţişare.

Aici a avut loc nu numai o zăgăzuire a apelor, cu un punct nodal al kilowaţilor, dar în acelaşi timp mutaţii importante şi în conţinutul şi forma unora din ceilalţi factori fizico şi economico geografici; s-au schimbat unele forme de relief, au apărut terase pe malul lacului, s-a modificat microclimatul regiunii joase în care este încadrat luciul de apă, s-au aclimatizat noi soiuri de peşti (păstrăvul de lac, păstrăvul curcubeu, coregonul, plătica, babuşca ş.a.), au apărut unele păsări straine etc. Pe lac circulă diferite ambarcaţiuni de la portul Bicaz, situat lîngă baraj, pînă spre coada lacului. O şosea asfaltată, pe partea stîngă a lacului, face legătura între Bicaz şi Poiana Teiului. Cabane, moteluri, hoteluri, campinguri au fost construite în locurile cele mai pitoreşti. Durăul de la poalele Ceahlăului a devenit o staţiune climaterică importantă, înzestrată cu vile şi un hotel modern.

Bicazul, un fost sat de munte, la o încrucişare de drumuri, s-a transformat în oraş (1960, 28 decembrie), avînd un puternic caracter de centru turistic şi industrial. Peisajul industrial cuprinde

cîteva mari întreprinderi cum sînt : Întreprinderea pentru materiale de construcții, Fabrica de ciment (dată în exploatare în anul 1952), Fabrica de azbociment (din 1956) și Fabrica de var (din 1963) asigură necesarul de materiale pentru localitate și pentru altele din împrejurimi. S-au dat în folosință multe blocuri de locuințe cu sute de apartamente. În spațiul urban s-au clădit școli, un hotel, club muncitoresc și un muzeu de istorie (care funcționează din 1959) cu multe mărturii ale trecutului scoase la iveală cu ocazia săpăturilor pentru hidrocentrală. Dezvoltarea economică a orașului a condus și la o creștere simțitoare a populației ; dacă în 1930 avea 1 300 de locuitori, în 1981 numărul acestora s-a ridicat la 9 664. Concomitent cu dezvoltarea industrială s-au dezvoltat și legăturile externe. O cale ferată dată în funcție în 1961 și o șosea modernizată leagă Bicazul de Piatra Neamț.

De la lacul Izvorul Muntelui pînă în dreptul hidrocentralei de la Stejaru, Bistrița își pierde personalitatea ca sistem hidrografic, rămînîndu-i doar valea largă și un mic firișor de apă, care sare din piartă în piatră, dar mai departe apele sînt strînse în alte acumulări lacustre. La Pîngărați apele Bistriței iarăși sînt barate — lacul avînd un volum de 6 mil. m³. Pînă la confluența cu Siretul, ele vor fi zăgăzuite de încă 11 ori producînd în cele 12 hidrocentrale 850 000 000 Kwh/an energie electrică. Freamătul și rostogolirea apelor în albia Bistriței umflată primăvara de ploi și topirea zăpezilor, transportînd un mare debit solid, s-au potolit, valea Bistriței este de nerecunoscut în actuala-i geometrie. Revărsări peste maluri nu mai au loc, apele pot merge spre culturile cerealiere pe canalele de irigație. Totul respiră reținere, control și liniște. Canalele și digurile laterale scot Bistrița pe alocuri din matca ei naturală. Pe sectorul de vale transversală dintre Munții Stînișoarei și Munții Tarcăului se înșiră trei lacuri însoțite de tot atîtea hidrocentrale : Pîngărați (22 000 Kw) intrată în funcțiune în 1964, Vaduri (44 000 Kw) din 1966, și Bîtca Doamnei, lîngă orașul Piatra Neamț, cea mai mică din șirul stelelor electrice (11 000 Kw).

În capătul de sud al depresiunii subcarpatice Cracău—Bistrița unde se întinde un cîmp larg pînă spre dealul Runcu Buhușului (492 m) meandrele Bistriței au fost tăiate. Dacă în dreptul localității Podoleni urci un dîmb ai surpriza să vezi Bistrița curgînd liniștită pe sus ca Rinul în Olanda ; un canal drept conduce apele pînă la acumularea de la Buhuși. Este partea rectificată unde satele din apropiere de mult nu-i mai îndură capriciile la topirea zăpezilor și la ploile de primăvară. Nici în partea de jos a orașului Piatra Neamț nu mai ajung apele, un dig înalt le aține calea.

Piatra Neamț pe salba hidrocentralelor

În peisajul grandios al văii, acolo unde Bistrița trece din Carpați în Subcarpați, se desfășoară municipiul Piatra Neamț, unul din cele mai frumoase orașe de munte din țara noastră. Văzut de sus, de pe culmea Petricica (590 m altitudine) situată pe latura sud-estică, te oprești ca în fața unei stampe celebre, în mijloc monumentele istorice, iar în jur abundă arhitectura nouă, totul în perfectă armonie. Aici și zonele laterale te încîntă, de o parte spre vest valuri montane împietrite cu veșmînt proaspăt de brad, la poale sclipirile argintii ale oglinzii lacului, iar de altă parte — spre est de oraș — dealurile potolite ale subcarpaților acoperite de culturi cerealiere ori pîlcuri arbustive. Măreția acestui peisaj rar își găsește echivalent, doar de pe Tîmpa Brașovului dacă surprinzi un asemenea tablou.

Distincție deosebită și eleganță îi dă orașului și înălțimea blocurilor moderne, parcurile cu vegetație multicoloră, turnurile de răcire și coșurile de fum ale unor uzine, adevărate cetăți industriale, totul ordonat fără spațiu de prisos, condițiile de relief locale fiind valorificate la maximum. Amplasat pe o așezare mai veche s-a impus necesitatea sistematizării și extinderii. Centrul orașului a fost refăcut, au apărut noi cartiere, ca Dărmănești, Dacia, Măreței etc.

Pentru îmbunătățirea și orientarea circulației prin oraș cît și în afară s-au corectat străzile și s-au construit cîteva magistrale; una în lungul văii Cuejdiului, alta spre Roman, iar a treia pe malul Bistriței înlesnind circulația pe direcția Bacău — Bicaz. S-ar putea spune că este un oraș creat în anii socialismului, prea puțin i-a rămas din ceea ce a fost vechi, modificîndu-se substanțial structura și profilul social-economic. În afară de întreprinderile dinainte de Eliberare, modernizate și reutilate (Fabrica de hîrtie și cartoane, Fabrica Foresta, Fabrica 1 Mai, Fabrica Steaua Roșie, Fabrica de mobilă, Fabrica de bere Zimca), s-au creat noi obiective industriale și cu alte caracteristici; s-a avut în vedere valorificarea superioară a resurselor naturale existente, cu deosebire întreprinderi de prelucrarea lemnului. Dintre marile complexe și combinate se relevă: Complexul chimic Săvinești — Roznov (construit în 1951) și Combinatul de prelucrare complexă a lemnului (de la Dumbrava Roșie); Întreprinderea „Ceahlăul" ridicată pe locul unor mici ateliere, produce utilaje și mașini pentru agricultură, mașini și utilaje pentru industria forestieră, vagoane-dormitor, utilaje pentru calea ferată și alte elemente

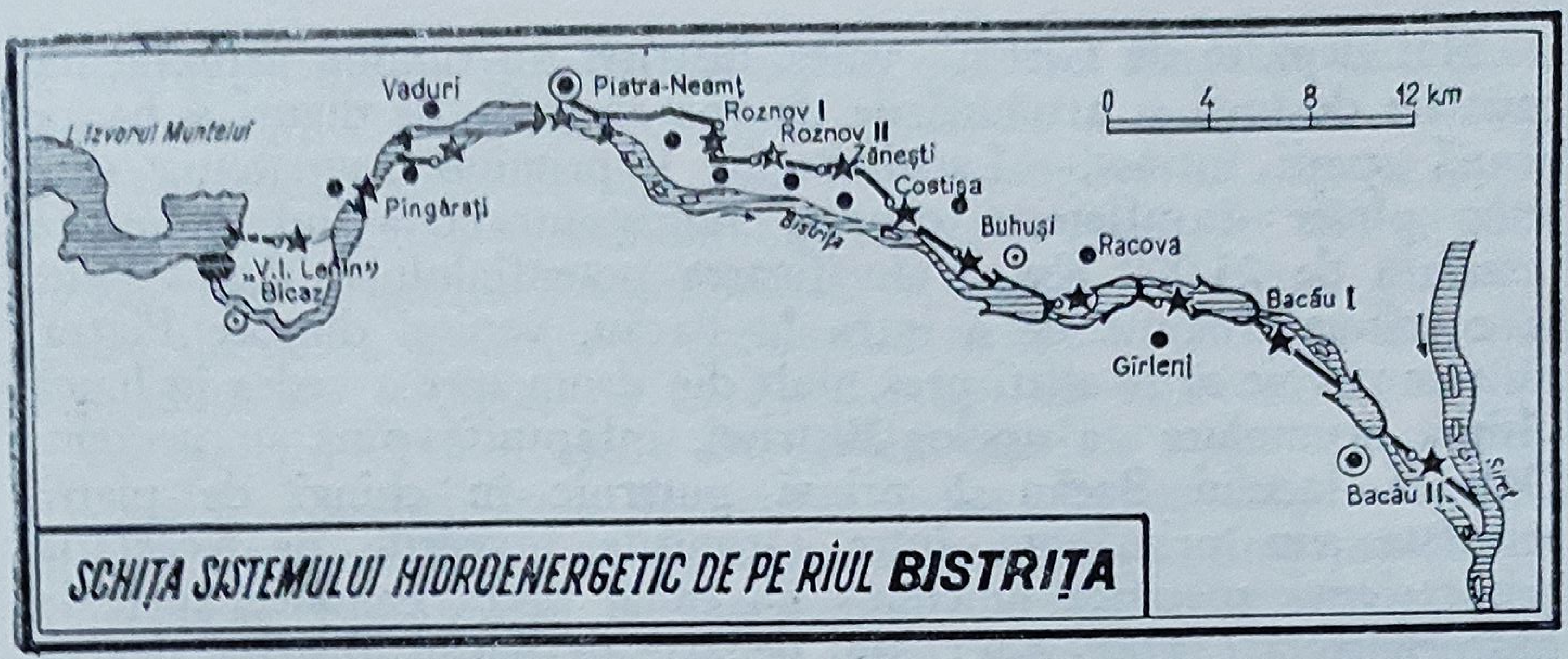
necesare industriei ; Fabrica textilă „8 Martie", Fabrica pentru produse ceramice, unitățile pentru reparații de utilaje forestiere și reparații auto, Fabrica de brînzeturi, Complexul avicol și altele, multe dintre ele avînd secții răspîndite în oraș și în zona periurbană. Atelierele meșteșugărești se adaugă la bogata zestre industrială a acestei reședințe de județ. Funcția principală este cea industrială, complectată cu alte funcții : comercială, de transporturi, cultură, învățămînt, sănătate.

Piatra Neamț nu este numai un oraș industrial, el este în același timp și un important centru turistic, cu potențial variat natural și antropic în care scop s-au clădit o serie de hoteluri, moteluri, cabane, cu dotări de alimentație publică, agrement sportiv nautic etc.

Ca zonă de locuit, pe terasele Bistriței și ale Cuejdiului, orașul se înscrie într-un bogat trecut istoric. În documentele vechi este pomenit prin a doua jumătate a secolului al XIV-lea. Mai tîrziu, s-au clădit aici și curți domnești (1446). Denumirea inițială, după cum spun hrisoavele vremii, era „Piatra lui Crăciun" și ulterior a primit numele de Piatra Neamț (după 1859). Într-o epocă istorică apropiată a jucat mai ales rol de „tîrg", unde se făcea schimb de produse între munte și deal, evoluția lui urbanistică înregistrînd o creștere în a doua jumătate a secolului al XIX-lea cînd încep să apară unele întreprinderi, dar de mică însemnătate, ca „Moara de hîrtie" a lui Gh. Asachi, fiind între primele unități cu caracter industrial. Odată cu creșterea producției industriale și cuprinderea în oraș și a unor sate din imediata apropiere se mărește și numărul populației. Dacă în 1941 avea 21 018 locuitori, în 1956 se ridică la 32 648, iar în 1981 (1 iulie) ajunge la 91 900, fapt ce se explică prin transformările calitative, înnoitoare, cunoscute de oraș.

Valea Bistriței între Piatra Neamț și Bacău

Mărturii ale muncii și vredniciei omului în procesul de diversificare a peisajului se văd și mai departe pe valea Bistriței. Șoselele netede ca oglinda, cu mai multe benzi de circulație, taie șesul în lung și în lat. Hidrocentralele Roznov I (23 000 Kw) și Roznov II (14 000 Kw). furnizează energie elecrică uzinei de la Săvinești și celei de îngrășăminte azotoase de la Roznov,



Valea Bistriței între Bicaz și Bacău *(După I. Șandru)*

ambele încadrîndu-se în teritoriul administrativ al municipiului. În capătul de sud al Depresiunii Cracău-Bistrița se află hidrocentralele Zănești (14 000 Kw) și Costișa (14 000 Kw).

În dreptul orașului *Buhuși* apele Bistriței sînt strînse iarăși într-un lac cu o hidrocentrală (11 000 Kw) și tot astfel la Racova (23 000 Kw); lacul Gîrleni (5,08 mil. m^3), cu hidrocentrala (23 000 Kw) intrată în funcțiune din 1965. În desfășurarea sa orașul Buhuși apare ca un frumos amfiteatru, cu privirea spre sud-vest, în linii mari, pe două trepte de relief bine definite; de aici denumirea de „Orașul de sus" în care locuiește cea mai mare parte din cei 20 857 locuitori (1 iulie, 1981), și „Orașul de jos" unde se află vestita fabrică de postav amplasată pe o terasă inferioară a Bistriței. S-a dezvoltat, trecînd prin secole dintr-o așezare de tip „tîrg", pe axa de circulație Piatra — Bacău și legat de micul punct industrial — Fabrica de postav. În evoluția sa teritorială a cuprins și satul Bodești care este menționat în izvoarele istorice încă de pe la finele primei jumătăți a secolului al XV-lea (1438), considerat ca „reprezentînd prima atestare documentară a localității Buhuși". [1]

Fabrica de postav, care a întreținut în bună parte viața tîrgului în decursul timpurilor, funcționează din 1885, însă numai în anii socialismului a cunoscut un deosebit avans prin modernizare și reutilare, devenind cunoscută în toată țara și chiar peste hotare. Profilul urbanistic s-a schimbat, noile ansambluri de edificii au întinerit peisajul orașului, spațiul de locuit, cum era și firesc mărindu-se simțitor.

[1] I. Scurtu, A. Minuț, *Valea Bistriței*, Edit. Sport-Turism, 1978, p. 114.

Mai departe de Gîrleni, valea Bistriţei nu rămîne neprefăcută, canalele de fugă şi acumulările de apă zăvorîte de diguri şi baraje ocupă spaţii întinse. Lacul Bacău 1 primind contribuţia şi a unor pîraie însufleţeşte cîmpia, hidrocentrala avînd o putere instalată de 23 000 Kw. Valorificarea potenţialului hidroenergetic se continuă. Înainte de a intra în Bacău, venind dinspre Piatra, nu este nevoie să te abaţi prea mult din drum spre a vedea în luncă ultima acumulare a apelor Bistriţei, înfăptuită pînă în prezent. Oglinda lacului Bacău 2 prinsă puternic în chingi de piatră sclipeşte viu primăvara între ţărmurile înverzite de vegetaţia arborescentă specifică luncilor ; un canal drept conduce apele la hidrocentrală (23 000 Kw). Mai departe de Bacău, Bistriţa aleargă cîtva timp pe lunca comună cu a Siretului, după care apele se contopesc. Arini, sălcii şi alte plantaţii tinere, desfăşurate în şiruri lungi, amplifică pitorescul acestui colţ proaspăt al zonei de confluenţă.

Municipiul Bacău — chipuri contemporane

Unii cercetători l-au denumit cu o expresie poetică „Bacăul întinerit" (I. Donisă, 1968) astăzi însă se poate vorbi de Bacăul istoric şi Bacăul actual, nou, fiindcă a fost aproape total reconstruit şi dezvoltat. Condiţiile naturale i-au fost favorabile dezvoltării în timp, fiind pe o zonă de contact reliefat şi la o întretăiere de drumuri de mare însemnătate. Ca punct de popas a avut o perioadă lungă de lîncezire, viaţă de tîrg distrus în mai multe rînduri, dar permanent locuit. Descoperirile arheologice, de dată recentă, arată existenţa omului pe aceste meleaguri încă înaintea erei noastre. Despre Bacău vorbesc mulţi călători străini şi români ca despre un punct de vamă şi oraş comercial, în concurenţă cu alte oraşe din apropiere (Trotuş, Tîrgu Ocna). Diferiţi domnitori români au înălţat aici curţi domneşti şi biserici, dar cu toate acestea într-o anumită perioadă decade, ajungînd de la „tîrg domnesc" la sat.

Imaginea din etapa capitalistă a Bacăului greu se mai poate surprinde, a rămas mai mult în amintire. Un nou impuls i-a fost imprimat de puternica industrializare, de punerea în aplicare a planului de sistematizare care au generat aspecte înnoitoare în întregul sistem economico-social al oraşului. Două mari platforme industriale, una în partea de nord-vest — platforma industrială Mărgineni — şi alta în partea din sud a oraşului, diversificate

ca profil, cu utilaje şi instalaţii dintre cele mai moderne dau nota caracteristică. Combinatul de industrializare a lemnului, cu fabrici de mobilă produce din anul 1965 ajungînd să execute pînă şi case prefabricate. Combinatul de carne şi preparate din carne; Antrepozitul frigorific; Combinatul de produse lactate; Fabrica pentru distilarea vinurilor şi rachiurilor naturale; Fabrica de bere şi produse ale drojdiei de bere; Fabrica de confecţii „Bacăul" în funcţie din 1949 şi altele îmbogăţesc simţitor noua urbanistică a oraşului. Întreprinderea de maşini unelte; Întreprinderea metalurgică; Întreprinderea de elemente de asamblare; Întreprinderea poligrafică; Combinatul de îngrăşăminte chimice; Întreprinderea de nutreţuri combinate, toate cu mari capacităţi de producţie. Fabrica de postav „Proletarul" provenită din cîteva întreprinderi de mică însemnătate este în funcţie din 1884, dar ea a fost înzestrată în anii noştri cu o tehnică din cele mai avansate pentru valorificarea la un nivel superior a materiilor prime. O contribuţie importantă la întregirea tabloului economic o au şi Întreprinderea de transporturi, Trustul judeţean de construcţii şi multele ateliere meşteşugăreşti.

Creşterea potenţialului productiv a dus la extinderea spaţiului urban pe orizontală şi pe verticală. Au apărut cartiere noi cum sînt: 1 Mai, Parcul libertăţii, Cornişa I şi Cornişa II, Milcov. Ca urmare a acestor împliniri economice a crescut rapid şi numărul populaţiei, Bacăul fiind considerat printre oraşele mari ale ţării; în anul 1962 (1 iulie) avea 74 311 locuitori iar în 1981 (1 iulie) populaţia municipiului, fără comunele subordonate, se ridica la 16 810 de locuitori. Profunde schimbări s-au produs şi pe plan spiritual. Bacăul are şcoli de specialitate, licee şi alte forme de pregătire a tineretului în acord cu nevoile de cadre ale economiei. Un rol important în ridicarea nivelului cultural îl au teatrul dramatic, casa de cultură a sindicatelor, filarmonica, ansambluri de muzică populară, cinematografele, bibliotecile, muzeele de istorie, de ştiinţe naturale ş.a.

Prin tot ce are astăzi Bacăul prezintă un viu interes şi din punct de vedere turistic, mai ales al turismului de tranzit spre alte oraşe din Valea Bistriţei. Văzut într-o zi senină de vară de pe Dealul Mare (583 m) din culmea subcarpatică Pietricica, cuvintele aproape că nu pot reda variaţia formelor şi nuanţele culorilor tabloului încîntător al Bacăului. Faima prefacerilor social-economice şi-o datoreşte nu naturii, ci muncii pasionate, tenace şi înţelepciunii omului.

VALEA ARGEŞULUI PE LINIA ÎMPLINIRILOR

Spre obîrşii, acolo unde ştiinţa s-a înfrăţit cu legenda, Argeşul contemporan, în drumul său întortocheat pe cei 340 km coborînd din creasta Făgăraşului [1], dă viaţă multor peisaje, variate ca aspect şi structură, de pe treptele majore de relief : munte, deal, şi cîmpie. Rîu legendar, ştafetă între cele mai înalte culmi şi joasele forme de relief dunărene — cu indici altimetrici variaţi — a fost zăgăzuit, strîns pe parcurs în braţe vînjoase de fier şi beton, amplele lucrări hidrotehnice acumulînd apa şi regularizîndu-i-se debitele. Stăvilare, canale şi diguri puternice i-au reglementat regimul. Apele sale tumultuoase altădată în străbaterea enormului amfiteatru natural, în prezent potolite, transferă energia lor economiei, omului, necesităţilor lui de zi cu zi. Giuvaerul arhitectural al meşterului Manole — mănăstirea Curtea de Argeş — comoară de măiestrie şi iscusinţă a spiritualităţii româneşti — se încadrează în portretul tinerii constelaţii dătătoare de lumină, forţă şi mană holdelor. Geologii, hidrologii, climatologii, constructorii într-o colaborare rodnică şi în muncă susţinută au supus acest rîu capricios, acolo sus în munte, unde părea de neînvins şi apoi în încă alte 18 locuri, în dealuri şi cîmpii, instalînd lacuri şi hidrocentrale. Lacul de la Vidraru, construit în sălbăticia munţilor, a schimbat peisajul, imprimînd istoriei acestor regiuni o nouă replică. Momentul de start al centralei hidroelectrice a fost ziua de 9 decembrie 1966 ; aici, din piatră şi apă s-a înscris pe harta ţării un poem de lumină, măreţ edificiu, corespunzător muncii creatoare a omului actual. Prin realizarea acestui obiectiv s-a dat în folosinţă o hidrocentrală cu o putere instalată de 220 000 Kw şi o producţie de energie de vîrf de 400 000 kw/h pe an. Aici

[1] Vîrful Moldoveanu de 2 544 m din Munţii Făgăraş are cea mai mare înălţime din toţi Carpaţii Româneşti.

asiști la o luptă acerbă între om și elementele naturii. Prin locuri puțin umblate ori neumblate deloc, ca cele de pe valea Budei, au fost prinse apele de pe un bazin hidrografic cu o suprafață de 74 300 ha și aduse în lacul Vidraru. Zece rîuri vecine își dau contribuția fiind abătute din calea lor naturală croită de milenii; Rîul Doamnei, Vîlsan, Topolog, Limpedea, Valea lui Stan, Cernat, Bradului, Brăghina, Baciu și Dobroneagu; prin captări și derivări ele asigură necesarul de apă lacului, ulterior redistribuindu-se în mod uniform atît centralei primare cît și celorlalte din aval. Munca a fost grea. Munții cu o structură geologică alcătuită în cea mai mare parte din cristalinul gnaisului de Cozia au opus mare rezistență la sfredelirea castelului de echilibru, la galeria de fugă, la centrala subterană situată la 104 m adîncime — în Masivul Cetățuia — și la alte galerii. Nici nu ai putea bănui, înainte de a fi văzut ce se află acolo, măreția barajului de la Vidraru care apare ca un adevărat monument în vestitele chei ale Argeșului; este de tipul arc de beton, avînd o înălțime de 166 m și o lungime de 307 m la coronament, pe care trece o șosea, barînd un volum total de apă de 465 000 000 m^3. Te îmbie prin farmecul pe care-l degajă; văzînd în jos fundul văii amețitor de adînc, cu un firișor de apă care se strecoară pe sub stînci, te întrebi cum a putut omul să-l realizeze numai în doi ani și jumătate?

Complexul de amenajări hidrotehnice a solicitat multă ingeniozitate și în ceea ce privește captările secundare, din partea superioară a lacului pe versantul Făgărașului, care s-au executat tot în formațiuni cristaline. Lucrările geotehnice au fost de două feluri: baraje, cu lacuri de regularizare zilnică, amplasate pe Rîul Doamnei și Vîlsan și prize sub formă de praguri deversate — captarea Topolog și Cernat. Cele mai lungi tronsoane dintre aducțiuni le formează Rîul Doamnei — Valea cu Pești 19 km și galeria Topolog-Cumpăna de 7,6 km. Dealtfel în amonte, la Cumpănița și pe Vîlsan, s-au construit încă două hidrocentrale mai mici — cu o putere instalată de 10 000Kw — ca și în aval pe firul Argeșului altă suită de uzine la: Oești, Albești Pămînteni, Cerbureni, Valea Iașului, Curtea de Argeș, Noapteș, Zigoneni, Băiculești, Minicești, Vîlcelele, Merișani, Budeasa, Bascov, Pitești, Golești.

Sfredelirea munților, mutarea unora din loc, formarea lacurilor, întoarcerea rîurilor din drumurile pe care le-au sculptat din faza zămislirii lor și pe care nimeni pînă în prezent nu le-a tulburat, a solicitat muncă stăruitoare, dăruire, studii de mare

amploare pe teren și în laboratoare, timp îndelungat, ceea ce a condus la opera monumentală — intrată în funcție în 1965 — schimbînd concomitent emblema peisajului, dîndu-i o nouă viață. Frumosul din natură a fost completat aici de cel antropic, înălțîndu-se palatele de lumină, șiruri întregi de constelații. Dar ce a fost prin aceste locuri anonime? Stînci ruginii, păduri unde stăpîneau sălbăticiunile, rîuri vijelioase, cîteva poteci care însoțeau apele spre culmile Făgărașului, un canton silvic la Cumpăna și altul pe Valea Budei, o cale ferată îngustă de exploatare. Atîta tot și liniște deplină.

Cantitățile de apă potabilă, de apă industrială necesare pentru marile întreprinderi, pentru irigații și piscicultură sînt asigurate acum peste tot pe linia Argeșului. De multe ori în timpul primăverii și verii mai ales, în urma ploilor torențiale apele Argeșului se umflau și se împrăștiau repede pustiind totul în calea lor. Așa s-a întîmplat în 1941, cînd a fost distrusă o bună parte din comuna Corbeni, aproape de ieșirea Argeșului din chei, și diferite gospodării din aval spre Pitești: au fost sfărîmate ori avariate multe poduri, șosele, cît și calea ferată îngustă Cumpăna — Curtea de Argeș.

Argeșul pe bună dreptate a fost denumit în unele lucrări „tezaur de prosperitate"[1]. Pe valea Argeșului în jos mărturia metamorfozei civilizației industriale se întîlnește în toate centrele urbane — Curtea de Argeș, Pitești, Găești, Oltenița ș.a. ori cele în devenire.

Curtea de Argeș — evocări și ritmuri actuale

Dezvoltată la un contact de forme majore de relief, cu un bogat trecut istoric — prima capitală a Țării Românești — a devenit în ultima perioadă de timp un însemnat centru industrial și turistic. În formă și textură păstrează aspectul unui oraș de munte întins în lungul Argeșului. Dacă turismul are o tradiție mai veche datorită unor monumente medievale — mănăstirea Curtea de Argeș, Fîntîna meșterului Manole, Ansamblul curții domnești ș.a. — prefacerile mari în structura urbană sînt legate de ritmul de industrializare care este de dată recentă, din anii construcției socialiste, cînd au fost puse în funcțiune mai multe întreprinderi ca: Întreprinderea de produse electrice și electroteh-

[1] M. Iancu, S. Stănescu. *Valea Argeșului*, Edit. științifică, București, 1970.

amploare pe teren și în laboratoare, timp îndelungat, ceea ce a condus la opera monumentală — intrată în funcție în 1965 — schimbînd concomitent emblema peisajului, dîndu-i o nouă viață. Frumosul din natură a fost completat aici de cel antropic, înălțîndu-se palatele de lumină, șiruri întregi de constelații. Dar ce a fost prin aceste locuri anonime? Stînci ruginii, păduri unde stăpîneau sălbăticiunile, rîuri vijelioase, cîteva poteci care însoțeau apele spre culmile Făgărașului, un canton silvic la Cumpăna și altul pe Valea Budei, o cale ferată îngustă de exploatare. Atîta tot și liniște deplină.

Cantitățile de apă potabilă, de apă industrială necesare pentru marile întreprinderi, pentru irigații și piscicultură sînt asigurate acum peste tot pe linia Argeșului. De multe ori în timpul primăverii și verii mai ales, în urma ploilor torențiale apele Argeșului se umflau și se împrăștiau repede pustiind totul în calea lor. Așa s-a întîmplat în 1941, cînd a fost distrusă o bună parte din comuna Corbeni, aproape de ieșirea Argeșului din chei, și diferite gospodării din aval spre Pitești: au fost sfărîmate ori avariate multe poduri, șosele, cît și calea ferată îngustă Cumpăna — Curtea de Argeș.

Argeșul pe bună dreptate a fost denumit în unele lucrări „tezaur de prosperitate"[1]. Pe valea Argeșului în jos mărturia metamorfozei civilizației industriale se întîlnește în toate centrele urbane — Curtea de Argeș, Pitești, Găești, Oltenița ș.a. ori cele în devenire.

Curtea de Argeș — evocări și ritmuri actuale

Dezvoltată la un contact de forme majore de relief, cu un bogat trecut istoric — prima capitală a Țării Românești — a devenit în ultima perioadă de timp un însemnat centru industrial și turistic. În formă și textură păstrează aspectul unui oraș de munte întins în lungul Argeșului. Dacă turismul are o tradiție mai veche datorită unor monumente medievale — mănăstirea Curtea de Argeș, Fîntîna meșterului Manole, Ansamblul curții domnești ș.a. — prefacerile mari în structura urbană sînt legate de ritmul de industrializare care este de dată recentă, din anii construcției socialiste, cînd au fost puse în funcțiune mai multe întreprinderi ca: Întreprinderea de produse electrice și electroteh-

---

[1] M. Iancu, S. Stănescu. *Valea Argeșului*, Edit. științifică, București, 1970.

nice, Fabrica de porțelan pentru menaj, Fabrica de mobilă și plăci aglomerate și Întreprinderea de electrocentrale.

În peisajul orașului au apărut ansambluri de locuințe și importante dotări social-culturale. Numărul populației a crescut repede, înregistrînd în 1981 peste 24 940 locuitori.

Municipiul Pitești

Piteștii este considerat ca fiind unul din orașele mari ale țării noastre, cu o populație de 134 463 locuitori — împreună cu localitățile suburbane Bascov, Bradu, Colibași, Mărgineni și Ștefănești. Dacă în 1962 (1 iulie) avea numai 65 187 locuitori, incluse fiind și comunele suburbane în teritoriul administrativ al orașului, ne putem da seama de saltul în timp, considerabil, făcut în ultimele decenii. Activitățile industriale i-au ridicat simțitor valoarea devenind unul din puternicile centre industriale ale țării. S-au individualizat importante zone pe diferite profiluri : zona Pitești est (Colibași) cu producție de autoturisme, Pitești sud, zona petrochimiei și a rafinăriei, Pitești nord — Găvana cu întreprinderi ale industriei ușoare și alimentare, prelucrarea lemnului și încă altele. În funcție de zonele industriale au fost construite noi cartiere de locuințe : Trivale, Calea București, Calea Craiovei, Războieni I și II, Zona nord, Prundu, Găvana I și II și Banatului. Crearea zonelor industriale și a noilor cartiere au determinat apariția unor artere de circulație, care au preluat traficul urban intens cît și spre zonele industriale.

Din anul 1962 Piteștii au devenit și centru universitar, unde se pregătesc cadre necesare învățămîntului și industriei. Realizările obținute pe toate planurile au schimbat total fizionomia orașului, devenind un oraș nou. Dacă ne întoarcem în timp, constatăm că Piteștii ocupau un loc minor sub raport urbanistic pe valea Argeșului, un tîrg la o încrucișare de drumuri, cu funcții comerciale, cu meșteșugari, într-un timp și ca punct de vamă. Ritmul dezvoltării industriale era scăzut, după cum arată și numărul populației ; fluxul spre oraș s-a intensificat odată cu creșterea economică.

Găești, situat pe terasele Argeșului, a devenit oraș dintr-un tîrg la origine sat, un fost punct de stație în organizarea drumurilor de poștă pe linia București-Pitești. Este o localitate cu rezonanță istorică ; la Găești, în timpul mișcării revoluționare

de la 1821, Tudor Vladimirescu a aflat că Alexandru Ipsilante și alți capi ai mișcării eteriste îi ațin calea la Golești.

Platforma industrială cu întreprinderi, ca cea de utilaj chimic, de frigidere, de prelucrarea tutunului cît și unitățile cooperației meșteșugărești i-au schimbat fața. Au apărut blocuri de locuințe concomitent cu modernizarea arterelor de circulație.

* * *

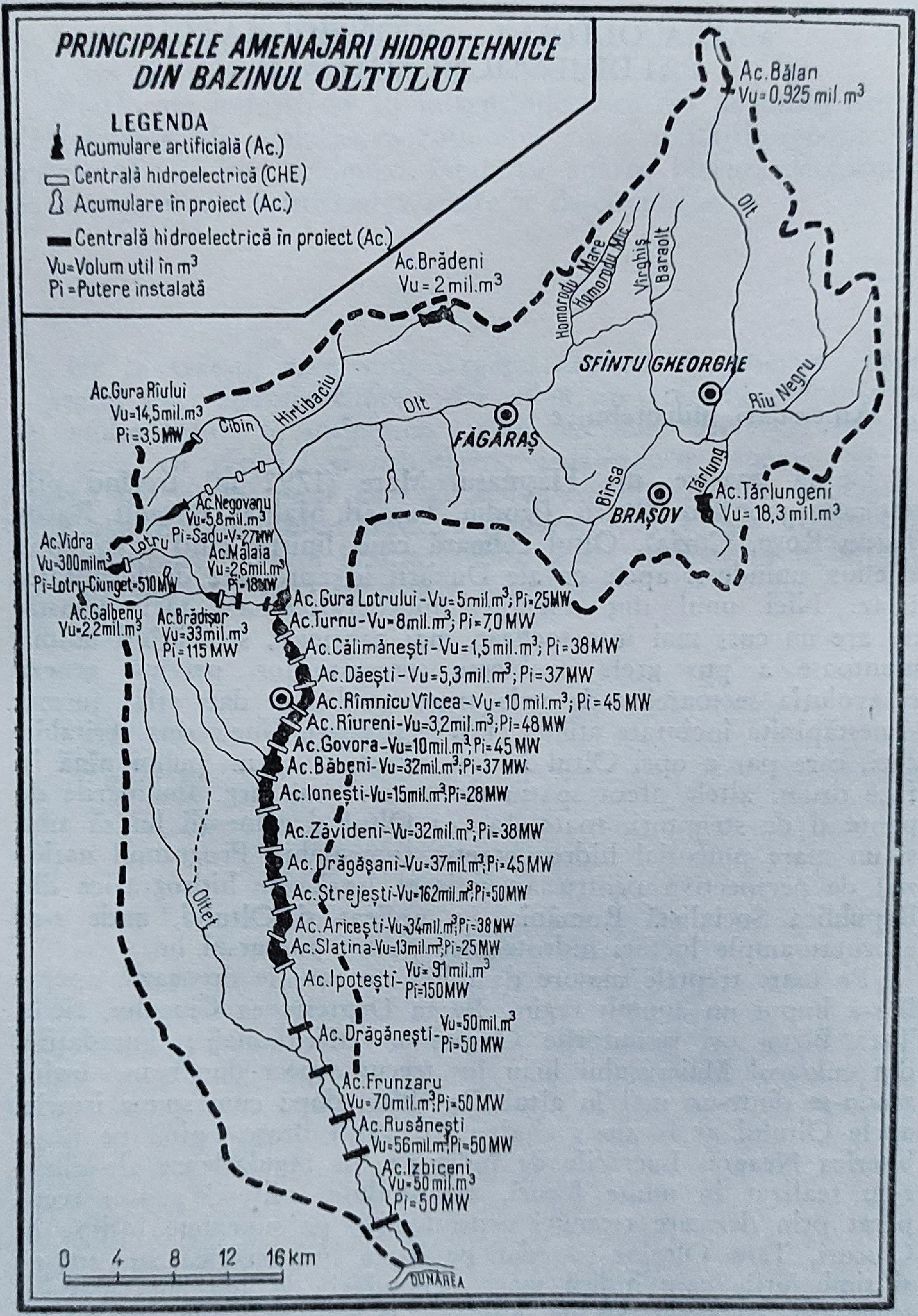
De la Găești, spre sud, Argeșul chemat de Dunăre capătă aspectul unei ape de cîmpie. dar albia nu-i rămîne neîntinerită. În multe locuri te întîmpină cu un alt curs decît cel plin de meandre, cu rătăciri și nehotărîri, nelăsîndu-se apelor nici o palmă de pămînt peste care să se reverse în tendința de migrare spre est. Bazinu-i hidrografic dispune de multă apă utilizată în hidrocentrale, o parte însă o trimite prin conducte să alimenteze și Capitala, iar alta să fertilizeze cîmpurile.

VALEA OLTULUI — CONFIGURAȚIE ȘI DIMENSIUNI ACTUALE

Amenajări hidrotehnice

De la izvoare, din Hășmașul Mare (1792 m) trecînd prin opt porți montante (Racu, Jigodin, Tușnad, Malnaș, Baraolt, Racoș, Turnu Roșu, Cozia), Oltul coboară cînd liniștit cînd învolburat, vijelios, unindu-și apele cu ale Dunării în apropiere de localitatea Islaz. Nici unul din sistemele hidrografice ale țării noastre nu are un curs mai întortocheat, mai capricios, străbătînd lanțuri muntoase a pus grele probleme cercetătorilor, privind geneza și evoluția sectoarelor de vale transversală, ce dau atîta farmec și nestăpînită încîntare atunci cînd le străbați. Unele sînt veritabile chei, care par a opri Oltul în loc, zvîcnind ca un puhoi pînă își face drum, altele oferă spațiu de trecere mai larg. Îmbinările de pante și de strîmtori, toate, fac ca Oltul și afluenții lui să aibă și un mare potențial hidroenergetic amenajabil. Programul național de perspectivă pentru amenajarea bazinelor hidrografice din Republica Socialistă România s-a aplicat și Oltului, unde s-au executat ample lucrări hidrotehnice pe tot parcursul lui.

Pe toate treptele majore de relief pe care le drenează, apelor li s-a impus un anumit regim, fie în Depresiunea Ciucului, fie în Țara Bîrsei ori strîmtorile Carpaților Meridionali; inundațiile din culoarul Măierușului luau în trecut aspect dunărean, întinzîndu-se dintr-un mal în altul. Ba chiar, după cum spune istoria, apele Oltului ar fi ajuns cîndva în orașul Brașov pînă pe lîngă biserica Neagră. Lucrările de îndiguire, de regularizare ale albiei s-au realizat în multe locuri, atenuîndu-se viiturile; s-au recuperat prin desecare terenuri neproductive pe suprafețe întinse în Ciucuri, Țara Oltului ș.a. dar pe harta hidrografică au apărut și simbolurile care indică mari acumulări de apă cu folosință complexă, cu capacități de milioane de metri cubi. S-a făcut debutul la 19 ianuarie 1972 prin „Studiul-cadru, privind amenaja-



Schița sistemului hidroenergetic de pe valea Oltului (După I. Pișota, C. Moisiu)

rea în perspectivă a rîului Olt, lucrare economică complexă, cu efecte favorabile în numeroase ramuri ale economiei naționale : energetice, hidroameliorații, asigurarea cu apă potabilă și industrială, navigație, piscicultură, protecția teritoriului împotriva viiturilor". Hidrocentralele au apărut nu din amont spre aval, ci de acolo unde se simțea mai multă nevoie de energie electrică pentru industrie, în bazinul mijlociu, în zona subcarpatică și îndeosebi la contactul subcarpaților cu Piemontul Getic, ulterior în cadrul acestuia și cîmpie. Valurilor iuți și nărăvașe ale Oltului li s-a pus primul zăgaz puternic la Rîmnicu Vîlcea ; în august 1979 a început întîia rotire a apei, își făcea intrarea în producție hidrocentrala de la poalele dealului Capela. Omul înarmat cu tehnica modernă și-a arătat puterea, forța, în fața naturii bătrînului Olt, ademenindu-l, concomitent intervenind și în peisajul regiunii. Asemenea cetăți de lumină hrănite cu apele strunite ale Oltului au apărut repede și mai departe, toate funcționînd în cascade, una la Govora în anul 1975, alta la Dăești în 1976, la Rîureni în 1977, apoi într-un singur an — 1979 — au fost puse în funcție trei hidrocentrale, la Băbeni, Ionești și Strejești. Aceleași funcții îndeplinesc și alte șase hidrocentrale construite în condiții similare : Turnu, Călimănești urmată de Zăvideni care a debutat productiv în 1979, Drăgășani, Arcești și Slatina în funcție din 1980, iar de la aceasta din urmă pînă la Dunăre încă cinci izvoare de lumină de cîte 50 MW fiecare — Ipotești, Drăgănești, Frunzaru, Rusănești, Izbiceni — date de lacurile de acumulare de pe Olt. Astfel că de la Făgăraș pînă la confluența Oltului cu Dunărea se află în total 25 de hidrocentrale, cu o putere instalată de 1 200 MW și avînd o producție anuală de energie hidroelectrică de circa 300 GW h. Ca mărgelele pe ață se înșiră pe firul Oltului oglinzile acvatice, care reușesc să dea viață regiunilor respective, înscriindu-se în palmaresul economic cu sonorități noi.

Mai sus, pe Olt, apar și alte hidrocentrale, alte lacuri de acumulare — Frumoasa, Bălan, Tărlungeni ș.a. — volumul mare de lucrări cerînd competență, calcul și muncă neprecupețită. Apele din albia minoră peste care se aruncă poduri și viaducte, adevărate lucrări de artă, merg liniștite, drept, dînd impresia că n-au curs nicicînd pe altă cale. Se cuvine să amintim că viaductul Cîrligul Mic care însumează 600 m lungime este unul din elementele cele mai spectaculoase și ca acestea sînt și altele — între Turnu și Călimănești pe circa 10 km se află cinci viaducte. Să le traducem toate în cifre nu ne este greu. Cifrele însă sînt fade,

nu ne pot întotdeauna arăta efortul, grija și migala înfăptuirii unor astfel de opere umane, care te cheamă și-i simți parcă seducția. Pitorescul natural te încîntă, dar cel antropic te uimește prin fastul lui, reprezentînd curajul enorm și investiția de inteligență.

Rîului străbun în multe locuri i s-a creat o albie nouă. Numai în Depresiunea Ciucurilor prin lucrările de regularizare au fost scoase de sub inundații peste 3 000 ha de terenuri agricole, îndiguindu-se albia pe o distanță de circa 45 km. S-a schimbat mult jocul factorilor geografici pe tabloul natural al văii Oltului, apa gîlgîie astăzi intens pe canale în regiunea Făgărașului și mai ales în Cîmpia Română.

Așezările urbane

Pornind pe linia Oltului, de la izvoare în jos, ceea ce te impresionează în mod deosebit este geografia înnoirilor unor așezări urbane dispuse pe terasele rîului, ori mai sus pe versantele formelor de relief marginașe. Într-o înfundătură a munților Hășmaș, acolo unde Oltul seamănă mai mult cu un pîrîu, *orașul Bălan*, cu act de naștere de dată recentă (1968), fără istorie, s-a dezvoltat dintr-un punct de exploatare a minereurilor de cupru. Realizările obținute au dus, treptat, la extinderea urbană în lungul văii, și ca pretutindeni au luat un mare avînt construcțiile de locuințe și totodată s-au înființat creșe, grădinițe, dispensare, școli, unități comerciale. Numărul locuitorilor sporește necontenit ; dacă în anul 1974 (1 iulie) avea 11 498 locuitori, în 1981 (1 iulie) s-a ridicat la 12 963. Meleagurile din umbra Hășmașului au intrat astfel pe linia civilizației industriale.

Acolo unde valea Oltului capătă lărgime, pe partea lui stîngă, dominat de masivul vulcanic Șumuleu, se desfășoară municipiul *Miercurea Ciuc*, reședința județului Harghita, important centru industrial, turistic și sportiv.

Privit de pe șoseaua care coboară în serpentine largi pe versantul estic al Munților Harghita, venind prin pasul Vlahița (985 m), orașul apare ca un grandios tablou în care distingi noul centru civic, moderna și frumoasa realizare urbanistică, cu monumentele sale istorice și culturale, parcul central, completat la est și vest de peisajul celor două zone industriale pe care le trădează fumul coșurilor. Ansamblurile de locuințe, blocuri înalte și zvelte domină întinderile pînă în dunga întunecoasă a pădurilor dinspre Munții Ciuc. În cadrul industriei se remarcă nume-

roase capacități de producție puse în funcție de-a lungul anilor. Întreprinderea de tractoare care a început să funcționeze din 1976 a obținut rezultate remarcabile producînd tractoare pe șenile de tipuri diferite cum sînt : tractor viticol, tractor pentru pante și tractor echipat cu buldozer. Întreprinderea de tricotaje este bine cunoscută și apreciată în țară ca și peste hotare producînd o gamă variată de piese pentru îmbrăcăminte. Întreprinderea forestieră de exploatare și transport pentru valorificarea materialului lemnos, modernizată, reutilată, cu o largă gamă de sortimente, ocupă un loc de seamă în economia orașului. Rapida dezvoltare industrială este susținută și de alte întreprinderi ca : Fabrica de mobilă, Fabrica de P.A.L., Întreprinderea de filatură de lînă pieptănată, Întreprinderea de utilaje și piese de schimb, Instalația de înălbire a caolinului, Fabrica de produse lactate, Fabrica de bere, Întreprinderea de industrializare a cărnii, sînt unități noi care asigură locuri de muncă pentru mulți oameni. Corespunzător dezvoltării sale economice municipiul a cunoscut potrivit schiței de sistematizare și o însemnată dezvoltare edilitar-urbanistică, construindu-se cartiere noi, moderne, baze sportive și locuri de agrement. Pe terenurile de sport din cartierele Tudor Vladimirescu și Patinoarului au loc multe întreceri competiționale, mai ales în anotimpul rece al anului. Aici se află patinoarul bazei de antrenament a lotului național, ceea ce atrage mulți sportivi. Este unul din cele mai importante orașe din țară pentru sporturile de iarnă. Concomitent cu dezvoltarea ramurilor principale de producție materială a crescut și numărul populației ; în 1948 avea doar 6 143 de locuitori, în 1981 numărul acestora s-a ridicat la 37 571.

Orașul, cunoscut ca așezare încă din secolul al XIV-lea, ca și altele din trecut, avea un areal restrîns, cu o viață patriarhală, ocupația populației numai în agricultură și domeniul forestier, iar ca „industrie“ două fabrici de cherestea, una de oțet și două mori.

Dacă în ultimele trei decenii orașul a îmbrăcat o haină edilitară nouă, nici zona periurbană nu a rămas în urmă, necercetată și nevalorificată. Prospecțiunile geologice, de dată recentă, au identificat multe resurse naturale în subsolul din apropierea orașului ; au fost descoperite două mari acumulări de ape subterane cu caracter termomineral, cu temperaturi de 28—30°C, ape de zăcămînt cu debitare arteziană.

După ce Oltul scapă din cheile Tușnadului își potolește apele între diguri tocmai la *Sfîntu Gheorghe* — din Depresiunea Bra-

șovului — oraș capitală de județ, clădit aproape din nou. Lacul Sfîntu Gheorghe — est, din luncă, de pe partea stîngă a Oltului, este un lac antropic, alimentat cu apă prin pompare. Dintr-un orășel agricol, meșteșugăresc, în care nu exista decît o fabrică de țigarete, una textilă și un muzeu de istorie și arheologie, orașul Sfîntu Gheorghe a devenit în anii construcției socialiste un adevărat centru industrial și cultural. Prin înființarea județului Covasna, în urma legii împărțirii administrative din februarie 1969, orașul Sfîntu Gheorghe devine reședință, fapt care contribuie la creșterea importanței sale. Transformările urbanistice prind contur, păstrîndu-se însă ceea ce reprezintă monument istoric sau arheologic. Se diferențiază zonele funcționale, aspectul industrial se conturează puternic prin înființarea a noi capacități industriale ca : Întreprinderea de aparataj electric auto și motoare electrice, Întreprinderea de mașini agregate cu subansamble auto, Întreprinderea de prelucrare a maselor plastice, Fabrica de mobilă, Fabrica de produse lactate, brînzeturi, unt și lapte praf, Fabrica de pîine, Fabrica de băuturi răcoritoare, Fabrica de oțet și Fabrica de gheață și alte obiective noi, pe lîngă mărirea și înzestrarea cu utilaj a celor vechi (Fabrica de țigarete și cea textilă) care vin în întîmpinarea necesităților mereu crescînde ale economiei. Orașul s-a extins teritorial, dar și pe verticală.

Ceea ce atrage atenția încă din depărtare, de pe șoseaua care leagă Sfîntu Gheorghe cu Brașovul, este cartierul nou de locuințe Simeria, unde ansamblurile cu regim de 4—9 nivele, cu spații verzi, largi și alte dotări moderne exprimă frumosul.

Odată cu pătrunderea în Depresiunea Făgăraș (Țara Oltului) valea Oltului se lărgește și la confluența cu Berivoiul, spre mijlocul depresiunii, pe cîmpul din partea stîngă se desfășoară vatra orașului *Făgăraș ;* la o veche încrucișare de căi de comunicații s-a dezvoltat încet ca așezare, mai mult în jurul unei cetăți construită în 1310, din lemn, refăcută și fortificată prin secolele al XVI-lea și al XVII-lea — înconjurată cu ziduri, bastioane și șanțuri cu apă — devenind cu timpul „castel-cetate". Făgărașul s-a situat în trecut printre orașele cu populație scăzută ; este posibil ca numărul de locuitori să fi fost ceva mai mare pe cînd era centru al „Țării Făgărașului". În anii socialismului orașul a cunoscut o adevărată dezvoltare și înflorire îmbogățindu-se atît în interior cît și în zonele periferice. Statistica ne arată că în 1963 nu avea decît 20 095 de locuitori venind la rînd ultimul dintre orașele țării noastre cu peste 20 000 locuitori. Ulterior, dinamica popu-

lației urmează o linie ascendentă de creștere ajungînd în 1981 la 679 locuitori.

Ca urmare a punerii în funcție a unor noi și moderne capacități de producție industrială orașul capătă un alt aspect decît în trecut. Astfel, purtătoare de progres sînt : Combinatul chimic (cu fabricile de amoniac, azotat de amoniu, acid azotic, fenol, îngrășăminte azotoase și mase plastice) — Fabrica de utilaj chimic, Fabrica de produse lactate și diferite ateliere ale cooperației meșteșugărești. La acestea se adaugă măsurile luate pentru organizarea spațială echilibrată, luîndu-se în considerație și respectarea tradițiilor specifice, fondul construit nealterînd elementele cu caracter istoric. Obiectivele de atracție pe care le oferă orașul, și faptul că este situat în preajma celui mai înalt masiv muntos din țara noastră — Făgărașul — îi conferă și atributul de centru turistic.

După ce Oltul trece prin Țara Loviștei și apoi prin defileul de la Cozia, orizontul se lărgește și pe partea-i dreaptă apare în deschidere, pe treptele unui amfiteatru de relief la contactul munților cu dealurile, orașul *Rîmnicu Vîlcea*, reședința județului Vîlcea, însemnat centru de încrucișare a unor drumuri. A provenit dintr-un fost tîrg, pomenit de izvoarele istorice în anul 1290, iar ca „oraș domnesc" prin 1389 ; în secolul al XIX-lea se remarcă prin oarecare activitate culturală, tipografia lui Anton Pann de aici era bine cunoscută. Profunde transformări au avut loc în ultima perioadă de timp în viața social-economică a municipiului Vîlcea. Aici s-a creat o puternică bază a unei industrii moderne reprezentată, în principal, prin Combinatul chimic, unul din cele mai mari din țara noastră, Uzina de produse sodice Govora și Întreprinderea de mecanizare a agriculturii. În combinatul chimic a intrat în funcție cu întreaga capacitate la 1 aprilie 1981 o instalație pentru fabricarea secundar butilaminei considerată premieră tehnică pe țară ; această substanță se utilizează ca materie primă în producția de pesticide de mare eficiență pentru agricultură, de coloranți sintetici, medicamente, detergenți, precum și în alte industrii. Activitatea industrială este întregită și de unele întreprinderi vechi, modernizate ; este cazul să amintim de Combinatul de industrializare a lemnului, Fabrica de piele și încălțăminte „Vîlceana", Întreprinderea de morărit și panificație, Fabrica de cărămidă.

În schimbarea înfățișării orașului s-au înregistrat de asemenea mari progrese. Planul de sistematizare în consens cu tradiția și-a răspîndit semnele pe toată vatra orașului, întinzîndu-și limitele și mai departe. Ansamblurile de locuințe noi îmbinate cu elementele

de tradiție, caracterizează imperativele dezvoltării. Parte cu parte a fost prefăcut centrul civic, păstrînd stilul specific zonei, în care nota regională este exprimată prin acoperișuri în pante, balcoane de tip horezean și fațade de tip vîlcean. În cartierele noi de locuințe, clădite pe locuri goale de altădată cum sînt cartierul 1 Mai și Crăsnaru, în jocul de lumini a formelor arhitecturale de astăzi admiri eleganța proaspătă, proiectată pe verdele fraged din parcurile care ocupă mari suprafețe. Dezvoltarea și modernizarea tuturor funcțiilor urbane a dus la sporirea continuă a numărului populației. În 1966 orașul Rîmnicu Vîlcea avea 23 100 de locuitori, iar în 1981 (1 iulie) s-a ridicat la 75 823 cu domiciliu în municipiu. Este expresia concretă a noului peisaj citadin.

Acolo unde Oltul intersectează limita dintre Podișul Getic și Cîmpia Română, pe versantul stîng, se află orașul *Slatina*, reședință a județului Olt. Este o veche așezare, menționată de diferite documente istorice ca tîrg modest de meșteșugari într-un loc de convergență a drumurilor comerciale Craiova-Pitești și Rîmnicu Vîlcea — Turnu Măgurele. Cercetările de dată recentă au scos la iveală urme materiale din epoca neolitică.

Prin anul 1368 este cunoscut și ca punct de vamă pentru mărfurile care veneau din Transilvania spre Dunăre. Dezvoltarea urbanistică a Slatinei de altădată era lentă, iar industria se mărginea mai mult la morile „Olteanca“ (înființate în 1894), „Oltul“ (din 1934) și „Aluta“, cu capacități de producție mijlocie, Fabrica de cherestea „Carpatina“ și cîteva ateliere. Posibilități de dezvoltare nu a avut Slatina decît atunci cînd au apărut întreprinderile industriale noi, și au fost reutilate și modernizate cele vechi. Din anul 1965 în orașul Slatina intră în funcțiune Uzina de aluminiu, devenind „cetatea aluminiului românesc“. Platforma metalurgiei neferoase (Întreprinderea de aluminiu, Întreprinderea de prelucrare a aluminiului), Întreprinderea de produse cărbunoase care furnizează electrozi, Uzina de utilaj metalurgic și piese de schimb pentru metalurgia neferoasă, unități ale construcțiilor de mașini, unități ale industriei ușoare, alimentare, ale cooperației meșteșugărești și altele au schimbat total aspectul orașului. Corespunzător dezvoltării sale economice, municipiul Slatina s-a ridicat și sub raport edilitar urbanistic ; pe baza schiței de sistematizare s-au construit noi cartiere de blocuri cu mii de apartamente, străzi, instituții culturale și de învățămînt, magazine etc.

Condițiile de viață și de muncă au condus și la un spor apreciabil al populației. Dacă în anul 1936 orașul Slatina nu avea nici

20 000 de locuitori, în anul 1981 (1 iulie) numărul acestora se ridică la 58 376.

*
* *

Cum era Oltul de la Rîmnicu Vîlcea la vărsare cînd nu avea salba de hidrocentrale și canalele de irigație ne-o spune savantul Ion Simionescu: „Croindu-și pat larg de nisip, valurile lui curg lin între zăvoaie de sălcii pletoase și plopi rămuroși. Pe fundul luncii late se aștern ogoare, cărora le dă mană prin răvineala apei strecurată lateral. Omul e însă prudent. Deși rîul e îmbătrînit, mînia lui este cîteodată temută. Satele se înșiră la marginea dealurilor, pe fața teraselor, mai la adăpost"[1].

---

[1] I. Simionescu, *Colțuri din țară*, Edit. Albatros, București, 1971, p. 179.

VALEA MUREŞULUI — TRADIŢIE ŞI PROGRES

În cuprinsul Transilvaniei nu este o apă mai bine cunoscută decît Mureşul [1]. A intrat în memoria timpului, în etnografie, folclor, în literatură, în artă şi ştiinţă iar în zilele noastre şi în atenţia hidrologilor şi constructorilor. Bazinul hidrografic foarte extins — din Hăşmaşul Carpaţilor Orientali pînă în vasta Cîmpie a Tisei — debitul mare al afluenţilor veniţi din toate direcţiile l-au făcut să poarte multă apă spre colectorul principal al zestrei rîurilor de pe latura vestică a ţării noastre. Panta albiei a imprimat apelor Mureşului linişte ori neastîmpăr ; la izvoare, în pragul care separă depresiunile Ciuc de Giurgeu, îl vezi calm, un firişor de apă modest strecurîndu-se printre tufişuri şi nu cu răbufniri violente de te înspăimîntă, cum face bunăoară Cerna Herculanelor ori Gîrla Mare ; în depresiunea plată a Giurgeului mărindu-i-se debitul se desface pe alocuri în braţe, prestanţa şi-o capătă doar la trecerea prin Defileul Topliţa-Deda cînd devine vijelios, cu faţa aspră, în urma ploilor şi topirii zăpezilor. Mureşul a intrat, nu de mult, în stăpînirea omului care i-a imprimat o imagine nouă în multe locuri.

În unele sectoare, apele lui sînt folosite din plin, potrivit prevederilor din „Programul naţional de perspectivă pentru amenajarea bazinelor hidrografice din R.S.R.," la alimentarea cu apă a unor oraşe şi platforme industriale, la irigaţii pe terenurile agricole etc. Nu se poate însă compara pînă în prezent, cu utilizările complexe şi de mari proporţii realizate pe firul Oltului ori al Bistriţei. Lista zonelor protejate împotriva inundaţiilor prin lucrări de regularizare a albiilor, desecări şi îndiguiri şi aici este lungă. În Depresiunea Giurgeu — din bazinul superior — în dreptul

[1] Cîteva dimensiuni ale sistemului mureşan : lungimea totală 756 km din care pe teritoriul ţării noastre 718,5 km. Suprafaţa bazinului hidrografic 27 830 km. p.

Gheorghenilor, Mureşul a căpătat o altă albie, strîngîndu-şi despletirile care la revărsări înmlăştineau cîmpul. An de an se scot de sub influenţa excesului de umiditate din lunca Mureşului sute şi sute de hectare. După ieşirea din defileul Topliţa-Deda terenurile obţinute sporesc, îmbogăţesc suprafaţa agricolă şi legumicolă cum sînt cele de la Ungheni (245 ha), Sînpasul (268 ha), Bogota (280 ha), Gheţani (641 ha), Lunca Mureşului, Aiud ş.a. Pe lunca irigată aproape în toată întinderea spre aval se practică îndeosebi legumicultura.

Diguri puternice stăvilesc năvala apelor la Tg. Mureş, Alba Iulia, Deva, Lipova, Arad şi în alte părţi, dovada trăiniciei lor au dat-o în diferite ocazii.

În dreptul monumentalei termocentrale de la Mintia (Deva), Mureşului i s-a creat o nouă albie strînsă în diguri puternice, şi totodată un lac de retenţie care dă apă pentru necesităţile „stelei energetice", cu o producţie anuală de circa 8 miliarde Kw h. Ample lucrări şi în special de desecare s-au înfăptuit şi în zona cunoscută sub numele de „Culoarul Mureşului", adică între Deva şi Lipova, la trecerea rîului prin cadrul Carpaţilor Occidentali.

Şi alte prefaceri profunde au avut loc în valea Mureşului după 1944, nu numai îndiguiri şi desecări, între acestea înscriindu-se unele din aşezările omeneşti şi îndeosebi cele urbane. Nu este oraş, mai mare sau mai mic, întins pe luncă ori pe treptele de terase, care să nu-şi fi schimbat structura, total sau în bună parte, fapt arătat de arhitectura modernă a cartierelor noi, de masivitatea platformelor industriale, ori agroindustriale şi de mijloacele de circulaţia. După ieşirea Mureşului din munţi, nu departe de Deda, te surprinde tabloul larg desfăşurat pe trepte de relief a oraşului *Reghin*. Dacă altădată micul tîrg se întindea numai pe partea dreaptă a rîului, acum şi-a trimis tentacule şi pe partea stîngă reprezentate, îndeosebi, prin zona industrială Iernuţeni ş.a. Profilul economic este variat. Noile obiective industriale din domeniile construcţiilor de maşini, prelucrarea lemnului, alimentar, încălţămintei şi blănăriei, textilă şi altele, au generat o fizionomie complexă, multilaterală, ridicîndu-l la nivel de centru urban, cel mai important din această zonă mureşană precarpatică.

În mod obişnuit, numele Reghinului se asociază pe deplin cu vestita preocupare a localnicilor pentru prelucrarea lemnului : instrumentele muzicale, ambarcaţiunile, diferite articole sportive sînt cunoscute în toată ţara noastră cît şi peste hotare. Dezvoltarea impetuoasă se reflectă nu numai în numărul locuitorilor care a crescut de la 18 091 în 1956 la 33 101 în 1981 (1 iulie), dar şi în aspectul

ansamblurilor de locuințe noi care domină întreaga vale a Mureșului din acest sector.

Ca străveche vatră de populare, Reghinul este atestat documentar în 1228, sub un nume apropiat de cel de astăzi — Regun. Mult timp a funcționat ca tîrg de meșteșugari, cu cîteva mici fabrici care valorificau produsele locale, lemnul, pieile de animale și cerealele. Peisajul urbanistic prezent păstrează însă și ceea ce consituie element istoric.

Cea mai mare așezare urbană din bazinul mijlociu al Mureșului este municipiul *Tîrgu Mureș*, reședința județului Mureș, cu o populație de circa 140 000 de locuitori. Este un centru urban cu o puternică dezvoltare economică și social-culturală, către care converg numeroase căi de comunicație din Podișul Transilvaniei. Are o străveche vatră dusă pînă în neolitic, o îndelungată istorie cu evenimente politice de seamă, cu organizații de bresle, cu producție meșteșugărească, în esență, tîrg de „vite și cereale" începînd tocmai de prin 1300.

Iată cum este caracterizat într-o monografie, ținîndu-se seama de ce a fost și ce este : „După eliberare, Tîrgu Mureș intră într-o adevărată dezvoltare, dinamică, devenind în anii construcției socialiste unul din centrele industriale de seamă ale României, o însemnată bază de comunicații (rutiere, feroviare și aeriene) din această parte a țării, un important centru cultural-științific, literar-artistic, universitar, politico-administrativ și demografic" [1]. Este o încadrare obiectivă, surprinzînd succint ceea ce constituie peisajul nou al orașului de pe Mureș. Perimetrul îi este mult mărit — s-a individualizat o mare platformă industrială în partea sudică (Întreprinderea „Metalotehnica", Combinatul de îngrășăminte chimice, Întreprinderea de mașini pentru industria textilă, Întreprinderea chimică „Prodcomplex", Întreprinderea de pielărie și mănuși, Fabrica de produse ceramice, Fabrica de zahăr, Fabrica de conserve de legume și fructe, Fabrica de produse lactate și alte fabrici și antrepozite de mari proporții) afară de care mai există numeroase fabrici răspîndite în celelalte părți ale orașului („Electromureș", Confecții „Mureșul", Prelucrarea lemnului ș.a.). Aceste unități economice precum și unitățile școlare — de la creșe, grădinițe pînă la universitate — au împrospătat fizionomia urbanistică ; la acestea se adaugă și noile cartiere, care continuă să se amplifice pe baza schemei de sistematizare.

În aval, pe Mureș, municipiul *Alba Iulia*, dezvoltat pe terase, cu o bogată și mărturisită zestre istorică, se constituie ca o unitate

[1] *Mureș. Monografie.* Edit. Sport-Turism, București, 1980, p. 91.

administrativ-teritorială care a căpătat noi dimensiuni. Asemenea celorlalte așezări urbane ale țării, Alba Iulia a devenit un centru industrial modern în care se disting cu claritate — poate mai mult decît în alte părți — orașul vechi cu arhitectură tradițională cuprinzînd și impunătoarea cetate — depozitară a multor evenimente importante din istoria neamului nostru — și orașul de dată recentă, cu arhitectură modernă, desfășurat pe o formă de relief puțin ondulată, numită local Platoul romanilor, expresie a dezvoltării permanente din anii construcției socialiste. Orașul dispune, în prezent, de importante unități industriale cum sînt : Întreprinderea „Porțelanul", Întreprinderea de produse refractare, Întreprinderea de utilaj pentru construcții și materiale de construcții, Întreprinderea mecanică, Fabrica de încălțăminte „Ardeleana", Fabrica de gheață, Fabrica de produse lactate etc. Pe teritoriul lui funcționează un mare număr de unități școlare de diferite grade, unități culturale, care-și aduc contribuția la înflorirea vieții spirituale a regiunii. Un viu interes științific prezintă rezultatele săpăturilor arheologice cît și a celor executate cu ocazia construirii ansamblurilor de blocuri pentru locuințe. Acțiunii de sistematizare i s-a subordonat și trama stradală, ceea ce face ca Alba Iulia să dispună de străzi modernizate, asfaltate, punînd în valoare clădirile noi mai ales, și înlesnind accesul spre cele vechi, spre monumentele istorice, orașul fiind și un centru de interes turistic.

Acolo unde începe „culoarul Mureșului", la poalele Dealului Cetății — o culme andezitică — se desfășoară unul din centrele mari, municipiul *Deva*, reședință de județ (Hunedoara), la adăpostul unor culmi de înălțime mijlocie pe latura sud-vestică, detașate din Munții Poiana Ruscă. Ca așezare omenească este foarte veche. Vestigiile descoperite de curînd în perimetrul orașului indică existența omului prin aceste locuri din comuna primitivă ; nu lipsesc nici elemente care semnalează prezența dacilor și romanilor. Astfel format, pe baza evoluției unor vechi așezări, orașul Deva în anul 1969 a serbat șapte secole de la atestarea documentară. Condițiile de trai erau cele specifice unui orășel în care atracția o forma cetatea medievală, comerțul rudimentar și practicarea agriculturii. Multă vreme a fost considerat ca un punct cheie, poartă de intrare în defileul Mureșului. Șirurile de case care țin pe mulți kilometri arată astăzi aspectul unui oraș de munte, deși este amplasat pe o zonă de întretăiere între mari forme de relief, de deal, munte și cîmpie. De sus, de pe zidurile ruinate ale Cetății (371 m altitudine) căreia legenda îi atribuie multe semnificații și cu mare importanță strategică cîndva, priveliștea este de neuitat. Cînd vremea

este prielnică, totul pare ca o grădină, atît pe culoar în vest cît și în est. Podoaba locurilor o face însă partea nouă a orașului — cu cartierele Gojdu, Dacia, Bejan și Progresul — cît și podul de dată recentă de la Șoimuș, lung de 530 m care leagă malurile văii Mureșului. Două fețe urbane distincte se întîlnesc pe prispele largi de relief : centrul, spre poalele dealului, unde se împletește noul cu vechiul și partea modernă cu construcții în regim de multe nivele, unele pînă la 10. ,,Vorbind despre Deva contemporană, practic vorbim despre un oraș nou, care nu mai seamănă cu cel de altă dată decît în zona sa veche. Noile cartiere și ansambluri de locuințe găzduiesc în apartamente confortabile mai mult de jumătate din populația orașului. În acest mereu proaspăt peisaj urbanistic o notă distinctă o dau edificiile social-culturale de dată recentă..." [1]

Deva timpurilor noastre a îmbrăcat haina nouă. Producția unităților industriale este tot mai mare. Industria minieră, electroenergetică, a metalurgiei neferoase, textilă — Fabrica de mătase — a materialelor de construcții (Bîrcea, Chișcădaga etc.), forestieră, alimentară și altele îmbogățesc structura economică a orașului.

Dezvoltarea unor noi activități, mai ales a celei industriale, a impulsionat creșterea rapidă a numărului de locuitori. La recensămîntul din 1963 (1 iulie) Deva avea 22 331 locuitori, iar în timp de 18 ani (1981) numărul acestora a ajuns la 70 808.

De la Radna spre vest, Mureșul străbate Cîmpia omonimă și acolo unde apele sale schițează o răsfirare în chip de deltă se desfășoară vatra orașului *Arad*, ultima mare așezare urbană de pe cursul acestui rîu înainte de contopirea sa cu apele Tisei. Este semnalat de documentele istorice, ca nume, din secolul al XII-lea, iar ca oraș din secolul al XIV-lea ; cercetările arheologice de dată recentă din Aradul Nou, din cartierul Macalaca, din centrul orașului și din alte părți, au dovedit că Aradul a fost precedat de așezări omenești foarte vechi, încă din timpul neoliticului. Dacii au avut aici un centru important. În preajma pădurii Ceala lîngă aeroport s-au identificat și urme ale unei așezări dacice din secolul al IV-lea î.e.n.

Izvoarele istorice arată că evoluția municipiului Arad este destul de sinuoasă, locuitorii au avut o existență agitată luînd parte la diferite lupte. În secolul al XVIII-lea arădenii construiesc pentru apărare o cetate fortificată pe lunca Mureșului. Fiind situat la o încrucișare de mari drumuri comerciale, în evul mediu era un oraș

---

[1] Oct. Floca, Cl. Constantin, *Deva*. Edit. Sport-Turism, București, 1980, pp. 27—28.

de meseriași și negustori, binecunoscuți în toată regiunea de cîmpie vestică. Semnificativ este faptul că aici au avut loc și mari mișcări muncitorești. Aradul a înregistrat însă și multe perioade de stagnare și chiar de declin economic. Semnele înnoirilor în toate ramurile de activitate apar după Eliberare, caracteristica dominantă constituind-o creșterea economică armonioasă a orașului.

Ca urmare a dezvoltării economice, dar mai ales a industrializării au apărut ansambluri, construcții de locuințe și dotări tehnico-edilitare înnoind cadrul urban. S-au creat noi ramuri industriale și s-au dezvoltat și reutilat capacitățile de producție existente anterior. Principalele ramuri sînt reprezentate prin construcția de mașini și prelucrarea metalelor (Întreprinderea de vagoane, cu tradiție dar „reîntinerită", Întreprinderea de strunguri, în funcție din 1949, provenită prin contopirea mai multor fabrici), ramura chimie (Combinatul de îngrășăminte chimice, care funcționează din 1971, cu o producție diversificată), exploatarea și prelucrarea lemnului (Combinatul de prelucrarea lemnului care a luat ființă în 1973), industria textilă (Întreprinderea textilă U.T.A., „Tricoul Roșu", Confecții etc.), industria alimentară și alte ramuri industriale. Treptat s-au modernizat străzile și cartierele periferice care au atras după ele și schimbarea rețelei mijloacelor de transport ; de la tramvaiele tractate de locomotive cu aburi s-a ajuns la autobuze cu cel mai modern confort. Remodelarea s-a efectuat în toate domeniile, dar mai ales în zonele rămase în urmă în ceea ce privește dotările.

Sub efectul industrializării, populația a crescut simțitor de la 106 460 locuitori în anul 1956 ajungînd la 168 166 în 1981, ceea ce dovedește progresele realizate de acest centru urban.

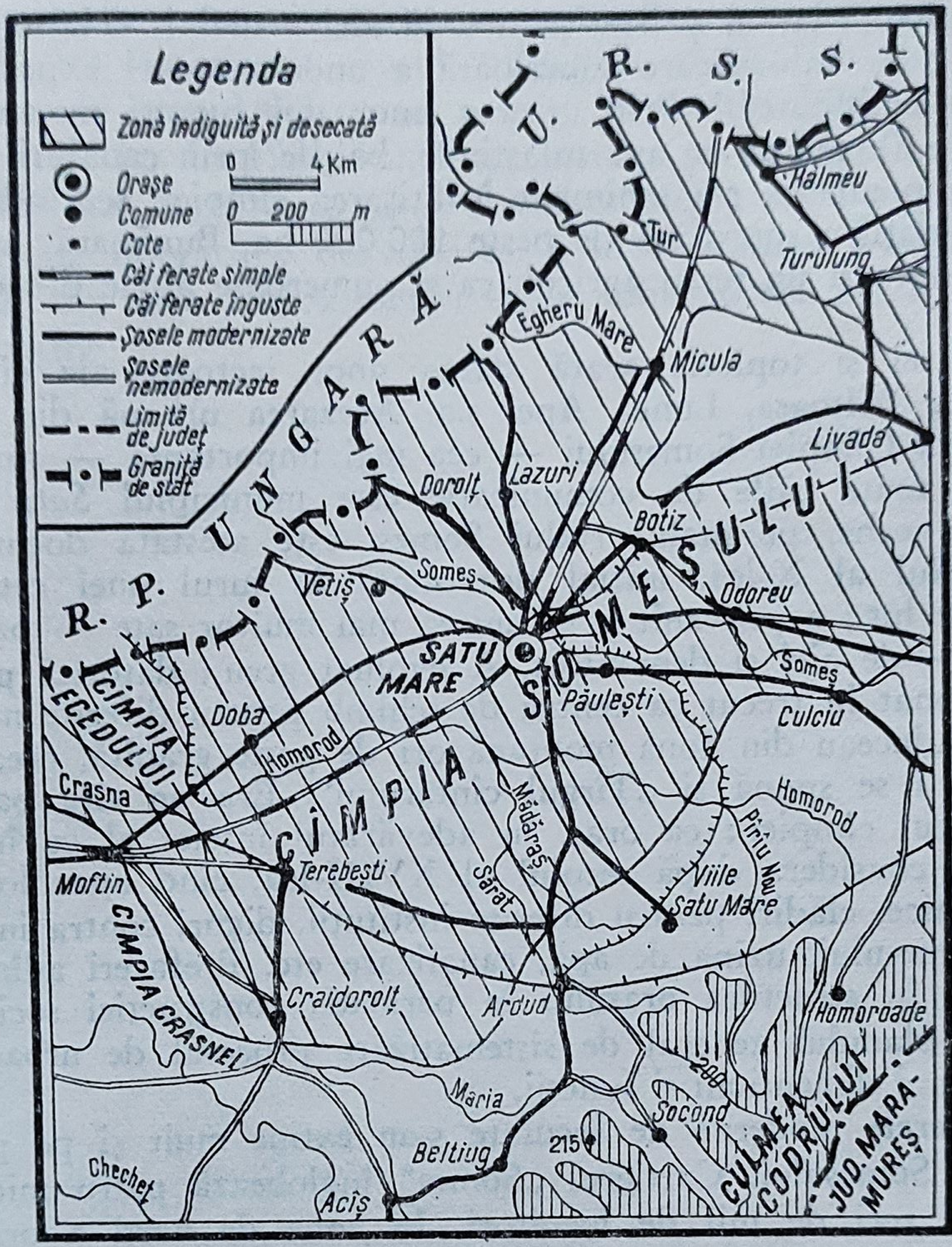
Aradul contemporan atrage atenția și prin bogatul patrimoniu cultural și turistic care nu a întîrziat să se alinieze progreselor realizate în celelalte domenii de activitate.

VALEA SOMEŞULUI INFERIOR

Partea nord-vestică a Transilvaniei este drenată de apele Someşului pe o suprafaţă de peste 15 200 km², cu armonioasă alcătuire reliefală din Munţii Apuseni în Carpaţii Orientali. Dacă în bazinul superior şi mijlociu lucrările înfăptuite după 1944 au scos rîul din anonimat prin acumulări de apă, hidrocentrale şi rectificări de cursuri ale unor afluenţi ş.a., în bazinul inferior şi îndeosebi în Cîmpia Someşului, inclusiv Cîmpia Eced şi Cîmpia Crasnei, opera omului este cu adevărat spectaculoasă. Aici se află unul din sectoarele Cîmpiei Tisei unde Someşul şi afluenţii lui, din cauza pantei terenului foarte puţin înclinată, a mişcărilor neotectonice, a modului de alimentare cu apă, au avut foarte mari variaţii pe orizontală şi pe verticală. Albiile părăsite meandrate sînt dovezi evidente ale regimului de scurgere pe care l-a avut rîul Someş în decursul timpurilor geologice. Rar se poate vedea la un sistem fluviatil din ţara noastră o asemenea dezorganizare. La viiturile mari de primăvară se produceau puternice inundaţii, apele rămîneau multă vreme în locurile de slabă altitudine provocînd băltiri, înmlăştiniri, lăcoviştiri. Oglinda de apă se întindea cîteodată pe zeci de mii de hectare, de la poalele Munţilor Oaş pînă la limita dunelor din cîmpiile Nir şi Carei, doar grindurile şi tăpşanele pe care se aflau diferite aşezări omeneşti dacă rămîneau deasupra apelor. Chiar la retragerea apelor mlaştina Eced ocupa peste 35 000 ha, fiind cea mai nesănătoasă regiune din întreaga cîmpie a Tisei.

Lucrări hidroameliorative pentru valorificarea terenurilor s-au întreprins şi în vremurile anterioare, prin 1877, 1894, în primele decade ale secolului al XX-lea, dar rezultatele erau departe de a fi satisfăcătoare, deoarece aveau „caracter local şi neorganizat"; multe lucrări rămîneau doar în faza de început ori de încercare.

Pe lîngă cantităţile mari de precipitaţii rîurile Tur, Someş, Homorod, Crasna constituiau sursele principale care întreţineau



Schița Cîmpiei Someșului cu zona îndiguită și desecată

excesul de umiditate, înmlăștinirile. Aici se punea problema coordonării potențialului ansamblului de factori naturali și pe un spațiu foarte larg. Combaterea inundațiilor prin îndiguiri, rectificări de cursuri, canaluri de drenare și desecare, curățirea lor periodică solicita studii preliminare, experimentări în funcție de condițiile locale: geologice, climatice, hidrologice, pedologice ș.a.

„Cîmpia Someșului s-a bucurat și se bucură de cele mai vaste și complexe lucrări hidroameliorative de la noi din țară din două motive principale: în primul rînd pentru că reprezintă o valoroasă

zonă agricolă, iar al doilea, pentru că aici s-au ivit cele mai acute probleme de valorificare superioară a unor terenuri expuse excesului de umiditate"[1]. Prin crearea unor noi cursuri pentru unele rîuri care alimentau cu apă mlaștinile, bălțile, prin canaluri, ecluze, stații de pompare, s-a schimbat înfățișarea cîmpiei, scoțîndu-se de sub inundații o suprafață de peste 100 000 ha. Bunăoară, mlaștina Eced a devenit un teren agricol, ca și numeroase altele din Cîmpia Vestică.

Dealtfel și topicele arată starea unor sectoare ale cîmpiei : Noroieni, Băltoasa, Lunca Apei ș.a. Așezarea urbană din partea centrală a Cîmpiei Someșului — cea mai importantă — spre care converg toate căile de comunicație este municipiul *Satu Mare*. Așezare veche, pe malul rîului Someș, este atestată documentar din secolul al X-lea, inițial dezvoltată în jurul unei cetăți cu ziduri de lut ; a provenit prin unirea mai multor sate — patru la număr — de aici și denumirea. A evoluat greu ; datorită poziției a funcționat în trecut ca centru de schimb pentru diferite mărfuri care se aduceau din zona montană ori de peste graniță, ceea ce a făcut să i se spună și „Tîrgul cîntarului". Era un tîrg palustru în mijlocul cîmpiei ; ca oraș, în adevăratul înțeles al cuvîntului, se poate considera după secolul al XVIII-lea, cînd apar locuințe mai trainice, clădiri pentru diferite instituții, diguri contra inundațiilor Someșului, uzina de apă, canalizare etc. Prefaceri adînci au avut loc în structura orașului în perioada construcției socialiste. Potrivit planului general de sistematizare procesul de urbanizare a impus noi dimensiuni și funcții.

Cartierele moderne de locuințe s-au extins mult și pe partea stîngă a Someșului. Cartierul „Someș" înglobează patru microraioane cu zeci de mii de locuitori. În zona de nord a orașului s-a ridicat cartierul „Solidarității", iar în cea de sud cartierul „Carpați". Nici partea centrală nu a rămas neschimbată.

Sub raport economic orașul s-a dezvoltat într-un ritm rapid. S-au ridicat întinse zone industriale, una în partea de sud-est și alta în cea de nord-est, cu peste 23 de întreprinderi, dintre care menționăm : industria constructoare de mașini și prelucrarea metalelor, textilă, confecții, prelucrarea lemnului, alimentară, la care se adaugă cîteva cooperative agricole, stațiunea de mecanizare a agriculturii și alte unități vestite în toată țara.

---

[1] Andrei Bogdan, Maria Călinescu. *Județul Satu Mare*, Edit. Acad. R.S.R., București, 1976, p. 51.

Ca urmare a procesului de industrializare, urbanistic, social-cultural care au înlesnit sporul migratoriu şi numărul locuitorilor a crescut ; în anul 1962 oraşul avea o populaţie de numai 62 642 de locuitori, iar în 1981 numărul acestora s-a ridicat la 113 840.

Municipiul Satu Mare nu-şi desminte nici o clipă aspectul nou pe care l-a îmbrăcat ; dezvoltarea şi modernizarea l-au făcut să fie unul din cele mai atractive oraşe din partea nord-vestică a ţării noastre.

ÎNCHEIERE

Cunoaşterea peisajelor, a complexelor de însuşiri ale acestora, reflectă largi posibilităţi de investigare din partea subiectului creator de bunuri materiale şi spirituale, bunuri care se impun a fi privite în dinamismul şi funcţionalitatea lor.

Din cele prezentate în lucrare se desprinde constatarea că pe teritoriul ţării noastre există peisaje naturale îmbogăţite de om — unele cu trăsături de unicat, la care ne-am referit îndeosebi — şi peisaje antropice, de diferite tipuri, adică peisaje realizate numai de acţiunea omului. Peisajele de orice fel, în tratare, nu au fost privite izolat de ambianţa lor, de intercondiţionarea cu mediul respectiv ; totodată am considerat că nu sînt suficiente numai enunţurile descriptive, empirice, şi ca urmare demersul spre esenţă s-a impus cu pregnanţă la nivelul cunoaşterii genezei, evoluţiei şi perspectivelor de dezvoltare.

În modelarea peisajelor naturale (sinonim unităţii sistematice ordonate ierarhic) intervenţia omului a operat cu succes prin cunoaşterea structurii, relaţiilor dintre elementele sistemului şi a legilor specifice, prin coroborarea raţiunii logice cu forţele tehnice de care dispune la un moment dat societatea. Reordonarea, prelucrarea şi transformarea unor elemente ale naturii în scop practic s-a înfăptuit cu respectarea unor cerinţe majore ca : păstrarea echilibrului natural, conservarea elementelor importante sub raport ştiinţific ori utilitar, înlăturarea poluării ş.a. Peisajele industriale ori cele agricole, în plin progres şi unele şi altele, purtînd pe alocuri amprenta ineditului, reflectă caracteristica noii stări calitative, în ansamblul vieţii sociale.

ÎNCHEIERE

Cunoaşterea peisajelor, a complexelor de însuşiri ale acestora, reflectă largi posibilităţi de investigare din partea subiectului creator de bunuri materiale şi spirituale, bunuri care se impun a fi privite în dinamismul şi funcţionalitatea lor.

Din cele prezentate în lucrare se desprinde constatarea că pe teritoriul ţării noastre există peisaje naturale îmbogăţite de om — unele cu trăsături de unicat, la care ne-am referit îndeosebi — şi peisaje antropice, de diferite tipuri, adică peisaje realizate numai de acţiunea omului. Peisajele de orice fel, în tratare, nu au fost privite izolat de ambianţa lor, de intercondiţionarea cu mediul respectiv; totodată am considerat că nu sînt suficiente numai enunţurile descriptive, empirice, şi ca urmare demersul spre esenţă s-a impus cu pregnanţă la nivelul cunoaşterii genezei, evoluţiei şi perspectivelor de dezvoltare.

În modelarea peisajelor naturale (sinonim unităţii sistematice ordonate ierarhic) intervenţia omului a operat cu succes prin cunoaşterea structurii, relaţiilor dintre elementele sistemului şi a legilor specifice, prin coroborarea raţiunii logice cu forţele tehnice de care dispune la un moment dat societatea. Reordonarea, prelucrarea şi transformarea unor elemente ale naturii în scop practic s-a înfăptuit cu respectarea unor cerinţe majore ca: păstrarea echilibrului natural, conservarea elementelor importante sub raport ştiinţific ori utilitar, înlăturarea poluării ş.a. Peisajele industriale ori cele agricole, în plin progres şi unele şi altele, purtînd pe alocuri amprenta ineditului, reflectă caracteristica noii stări calitative, în ansamblul vieţii sociale.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

ALIMANIŞTEANU G. (1896): Sondajul din Bărăgan, Bulet. Soc. Geogr Rom. T. 10, Bucureşti.

APOSTOL L., OLARU VL. (1966): Sur la présence du Mammuthus primigenius Blumb à Chişcani, region de Galatz. „Trav, du Mus. d'Histoire Nat. Gr. Antipa", vol. VI, Bucureşti.

BADEA L. (1971): Relieful (Piemontul Getic, studiu de Geografie economică). Edit. Academiei R.S.R., Bucureşti.

BANU A. C. (1967): Cîteva caractere hidrografice ale Bărăganului şi unele concluzii geomorfologice care se deduc pe baza lor. „Hidrobiologia", T. 8, Bucureşti.

BARANOVSKY NICULINA, NEAMU GH. (1971): Judeţul Gorj. Edit. Academiei R.S.R., Bucureşti.

BERINDEI I (1967): Ţara Beiuşului, „Lucr. şt. Oradea".

BERTRAND G. (1968): Paysage et géographie physique globale. „Rev. géogr. des Pyrénnées et du sud-ouest", nr. 3, t. 39. Toulouse.

BIRĂ C. (1976): Sistemul de irigaţii Ialomiţa—Călmăţui. „Hidrotehnica", XXIV, 4.

BLEAHU M. (1976): Munţii Codru-Moma, Edit. Sport-Turism, Bucureşti.

BOGDAN A. (1957): Contribuţii la raionarea fizico-geografică a Cîmpiei Tisei. „Bulet. Univ. Babeş-Bolyai", s. şt. n. v. I, Nr. 1—2, Cluj.

BOGDAN ŞEITAN OCTAVIA (1969): Valorificarea peisajului geografic din Bărăgan în scopuri balneo-turistice. „Lucrările colectivului naţional de geografia turismului", Bucureşti.

BOGDAN OCTAVIA (1980): Potenţialul climatic al Bărăganului. Edit. Academiei R.S.R., Bucureşti.

BOJOI I. (1971): Munţii Hăghimaş şi zona Cheilor Bicazului. Autoreferat, Iaşi.

BOTZAN M., HARET C., PETRESCU N., MERCULIEV O. (1959): Probleme de irigaţii şi desecări ale Cîmpiei Bărăganului. Edit. Academiei R.P.R., I.C.A.R., Seria nouă, 29.

BRATESCU C. (1921): Mişcări epirogenetice şi caracterele morfologice în bazinul Dunării de Jos. „Anal. Dobrogei", 1921, an. 1, nr. 4.

BUGĂ D., BARANOVSKY NICULINA (1971) : Piemontul Motrului (Vol. „Piemontul Getic"), Edit. Academiei R.S.R., București.

CADERE R., ROȘESCU E. (1968) : Considerații hidrogeologice privind interfluviul Buzău—Călmățui în zona stației experimentale Cilibia, „Șt. hidrogeol.", VI, Inst. Șt. Cercet. Hidrotehnice.

CONEA ANA și colab. (1962) : Cercetări pedologice în partea estică a interfluviului Călmățui—Ialomița. D.d.s. Comit. Geol. XLIV.

CATET P. (1978) : Cîmpia Română — studiu de geomorfologie integrală. Edit. Ceres, București.

CUCU V. (1970) : Orașele Românici. Edit. .O-è)iBeM,S

DONISĂ I. (1968) : Geomorfologia Văii Bistriței. Edit. Academiei R.S.R., București.

DRĂGHICI I. (1972) : Esența vieții, Edit. științifică, București.

FLOREA N. (1972) : Studiul geochimic al apelor naturale mineralizate din Cîmpia Română de nord-est (Teză de doctorat). Univ. București, Facult. Geol. Geogr.

FLOROV T. I. (1977) : Progresul științei și viitorul omului. Edit. Politică, București.

GAȘTESCU P. (1971) : Lacurile din România. Edit. Academiei R.S.R., București.

GAȘTESCU P., IORDAN I. (1970) : Județul Ilfov. Edit. Academiei R.S.R.

GIURCĂNEANU CL. (1977) : Dunărea din sectorul românesc, „Terra", nr. 1.

GRUESCU S. I. (1971) : Baza energetică (Vol. „Piemontul Getic"). Academia R.S.R., București.

GUGIUMAN I. (1959) : Depresiunea Huși. Edit. științifică, București.

HERBST C., CALOIANU N. (1976) : Geografia așezărilor urbane. Grupul de cercetări complexe „Porțile de Fier". Seria monografică. Geografia. Edit. Academiei R.S.R.

HÎRJOABĂ I. (1968) : Relieful colinelor Tutovei. Edit. Academiei R.S.R., București.

IACOB GH. (1971) : Geografia utilizării terenurilor din Piemontul Motrului (Vol. „Piemontul Getic"). Academia R.S.R., București.

IACOB GH. IANOȘ I. (1980) : Zona carboniferă Motru—Jiu. „Terra", nr. 4.

ILIE I., GRIGORE M. (1962) : Forme de relief carstic dezvoltat pe roci vulcanice din Masivul Hărghita și Depresiunea Ciucului. „Natura", Seria geografie-geologie, nr. 5, București.

IOANIȚOAIA H. (1970) : Puncte de vedere noi asupra mineralizării lacurilor din partea de nord-est a Cîmpiei Române. „Lucrările colocviului de limnologie fizică", București.

LITEANU E., MAROȘI P., ROTMAN E., PRICĂJAN A., BRANDABUR T., GHENEA C. (1969) : Raionarea hidrogeologică a teritoriului R.S.R., „Probleme de geografie", VII.

MUTIHAC V., IONESI L. (1974) : Geologia României, Edit. tehnică, București.

NAUM TR. (1969) : Țara Dornelor. Autoreferat, București.

OANCEA D. (1971) : Gruparea urbană Galați—Brăila, Edit. Academiei R.S.R., București.

OBREJA AL. (1956) : Zona de subsidență Tecuci. „An. Univ. Iași", t. II.

PETRESCU I. (1960) : Delta Dunării, Edit. științifică, București.

PIȘOTA I., MOISIU C. (1981) : Oltul și noua sa hidrografie. „Terra" nr. 2.

PLEȘA I. (1979) : Irigațiile din România. Colecția știința pentru toți. Edit. științifică și enciclopedică, București.

POPP N. (1975) : Probleme de geomorfologie aplicată în Cîmpia Brăilei. „Lucrările colocviului național de geomorfologie aplicată și cartografiere geomorfologică", Iași.

POPOVICI I. (1978) : Geografia populației și așezărilor din zona Deltei Dunării. „Studii și comunicări de geol. geogr. și mediul ambiant". Peuce V., Muzeul „Delta Dunării", Tulcea.

POPOVICI I. (1979) : Metamorfozele peisajului agricol românesc. Edit. Științifică și enciclopedică, București.

POSEA GR., POPESCU N., IELENICZ M. (1974) : Relieful României, Edit. Științifică, București.

PRICAJAN ART. (1972) : Apele minerale și termale din România. Edit. tehnică, București.

ROȘU AL. (1967) : Subcarpații Olteniei dintre Motru și Gilort. Edit. Academiei R.S.R., București.

SAVU AL. (1963) : Podișul Someșan, Autoreferat, Cluj.

ȘANDRU I. (1978) : România, geografie economică. Edit. didactică și pedagogică, București.

SENCU V., BACĂNARU I. (1976) : Județul Caraș-Severin. Edit. Academiei R.S.R.

SPIRESCU M. (1957) : Cercetări pedologice în Bărăgan la vest de valea Jegălia. D.d.s. Comit. Geol. XLI, București.

TRUFAȘ VAL. (1969) : Hidrologie R.S.R. Partea I, Marea Neagră. Centrul de multiplicare al Universității din București.

UJVARI I. (1971) : Hidrografia R. S. România. Edit. științifică, București.

VELCEA I. (1971) : Geografia utilizării terenurilor (Vol. „Piemontul Getic"). Edit. Academiei R.S.R., București.

VELCEA VALERIA (1964) : Relieful ca element de bază în cercetările fizico-geografice, „Natura", nr. 3.

ZAVOIANU I., BALUȚA D. (1973) : Les causes des phénomenes hydrophreatiques du Bărăgan central pendant la période 1969—1971. „Rev. de géol. géoph., géogr.", Série de géographie, T. 17, nr. 1.

CUPRINS